Conto corrente con la Posta

GAZZETTA UFFICIALE

DEL REGNO D'ITALIA

PARTE PRIMA

SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI MENO I FESTIVI

Anno 72° — **ROMA - Venerdì, 22 maggio 1931 - ANNO IX** — **Numero 117**

CONDIZIONI DI ABBONAMENTO.

Nuovi prezzi dal 1° gennaio 1931

		Anno	Sem.	Trim.
In Roma, sia presso l'Amministrazione che a domicilio ed in tutto il Regno (Parte I e II)	L.	108	63	45
All'estero (Paesi dell'Unione postale)	»	240	140	100
In Roma, sia presso l'Amministrazione che a domicilio ed in tutto il Regno (solo Parte I).	»	72	45	31.50
All'estero (Paesi dell'Unione postale)	»	160	100	70

Abbonamento speciale ai soli fascicoli contenenti i numeri dei titoli obbligazionari sorteggiati per il rimborso, annue L. **45** — Estero L. **100**.

Gli abbonamenti decorrono dal primo del mese in cui ne viene fatta richiesta. L'Amministrazione può concedere una decorrenza anteriore tenuto conto delle scorte esistenti.

La rinnovazione degli abbonamenti deve essere chiesta almeno 20 giorni prima della scadenza di quelli in corso.

In caso di reclamo o di altra comunicazione deve sempre essere indicato il numero dell'abbonamento. I fascicoli non reclamati entro il mese successivo a quello della loro pubblicazione saranno spediti solo dietro pagamento del corrispondente importo.

Gli abbonati hanno diritto anche ai supplementi ordinari. I supplementi straordinari sono fuori abbonamento.

Il prezzo di vendita di ogni puntata della « Gazzetta Ufficiale » (Parte I e II complessivamente) è fissato in lire 1,35 nel Regno, in lire 3 all'estero.

Gli abbonamenti in Roma si fanno presso l'Ufficio Cassa della Libreria dello Stato, palazzo del Ministero delle Finanze ingresso da Via XX Settembre, ovvero presso le locali Librerie Concessionarie. Gli abbonamenti per altri paesi del Regno debbono essere chiesti col sistema del versamento dell'importo nel conto corrente postale 1/2640, intestato all'Istituto Poligrafico dello Stato, scrivendo nel retro del relativo certificato di allibramento la richiesta dettagliata. L'amministrazione non risponde dei ritardi causati dalla mancata indicazione, nei certificati di allibramento, dello scopo del versamento della somma.

Gli abbonamenti richiesti dall'estero vanno fatti a mezzo di vaglia internazionali con indicazione dello scopo dell'invio sul tagliando dei vaglia stessi.

Le richieste di abbonamenti alla « Gazzetta Ufficiale » vanno fatte a parte: non unitamente, cioè, a richieste per abbonamenti ad altri periodici.

Per il prezzo degli annunzi da inserire nella « Gazzetta Ufficiale » veggansi le norme riportate nella testata della parte seconda.

TELEFONI-CENTRALINO: 50-107 — 50-033 — 53-914

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA E DEGLI AFFARI DI CULTO — UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI

TELEFONI-CENTRALINO: 50-107 — 50-033 — 53-914

La « Gazzetta Ufficiale » e tutte le altre pubblicazioni dello Stato sono in vendita presso la Libreria dello Stato al Ministero delle finanze e presso le seguenti Librerie depositarie:

CONCESSIONARI ORDINARI. — **Alessandria:** Boffi Angelo, via Umberto I. — **Ancona:** Fogola Giuseppe, Corso Vittorio Emanuele n. 30. — **Arezzo:** Pellegrini A., via Cavour n. 15. — **Asmara:** A. A. F. Cicero — **Belluno:** Benetta Silvio. — **Benevento:** Tomaselli E., Corso Garibaldi n. 219. — **Bengasi:** Russo Francesco. — **Bergamo:** Libreria Intern. P. D. Morandini. — **Bologna:** Cappelli L., via Farini n. 6. — **Brescia:** Castoldi E., Largo Zanardelli. — **Bolzano:** Rinfreschi Lorenzo. — **Caltanissetta:** P. Milia Russo. — **Campobasso:** Colanieri Giovanni « Casa del Libro ». — **Cagliari:** Libreria « Karalis », F.lli Gius. e Mario Dessì, Corso V. Eman. n. 2. — **Caserta:** F. Croce e F. — **Catania:** Libr. Inter. Giannotta Nicolò, via Lincoln n. 271-275; Società Edit. Intern., via V. Eman. n. 135. — **Catanzaro:** Scaglione Vito. — **Chieti:** Piccirilli F. — **Como:** Nani Cesare. — **Cremona:** Libreria Sonzogno Eduardo. — **Cuneo:** Libreria Editrice Salomone Giuseppe, via Roma n. 68. — **Enna:** G. B. Buscemi. — **Ferrara:** G. Lunghini & F. Bianchini, piazza Pace n. 51. — **Firenze:** Rossini Armando, piazza dell'Unità Italiana n. 9; Ditta Bemporad & C., via Proconsolo n. 7. — **Fiume:** Libr. pop. « Minerva », via XXX Ottobre. — **Foggia:** Pilone M. — **Forlì:** G. Archetti. — **Frosinone:** Grossi prof. Giuseppe. — **Genova:** F.lli Treves dell'A.L.I., piazza Fontane Marose; Società Editrice Intern., via Petrarca numeri 22-24-r. — **Gorizia:** G. Paternolli, Corso Giuseppe Verdi, n. 37. — **Grosseto:** Signorelli F. — **Imperia:** Benedusi S. — **Imperia Oneglia:** Cavillotti G. — **Lecce:** A. Marzullo. — **Livorno:** S. Belforte & Comp. — **Lucca:** S. Belforte & C. — **Messina:** G. Principato, viale San Martino numeri 141-143; V. Ferrara, viale San Martino n. 45; G. D'Anna, viale San Martino. — **Milano:** F.lli Treves dell'A.L.I., Galleria Vittorio Emanuele nn 64-66-68; Soc. Ed. Internaz., piazza del Duomo n. 16; A. Vallardi, via Stelvio n. 2; Luigi di Giacomo Pirola, via Cavallotti n. 16. — **Modena:** G. T. Vincenzi & N., portico del Collegio. — **Napoli:** F.lli Treves dell'A.L.I., via Roma nn 249-250; Raffaele Majolo & F., via T. Caravita n. 30; A. Vallardi, via Roma n. 47. — **Novara:** R. Guaglio, Corso Umberto I n. 26; Istituto Geografico De Agostini. — **Nuoro:** G. Malgaroli. — **Padova:** F.lli Treves dell'A.L.I.; A. Draghi, via Cavour n. 9. — **Palermo:** F.lli Treves dell'A.L.I.; F. Ciuni, piazza Giuseppe Verdi n. 463. — **Parma:** Ficcadori della Soc. Ed. Intern., via del Duomo nn. 20-26. — **Pavia:** Succ. Bruni Marelli. — **Perugia:** N. Simonelli. — **Pesaro:** Rodope Gennari. — **Piacenza:** A. Del-Maino, via Romagnosi. — **Pisa:** Popolare Minerva; Riunite Sottoborgo. — **Pistoia:** A. Pacinotti. — **Pola:** E. Schmidt, piazza Foro numero 17. — **Potenza:** Gerardo Marchesiello. — **Ravenna:** E. Lavagna & F. — **Reggio Calabria:** R. D'Angelo. — **Reggio Emilia:** Luigi Bonvicini, via Francesco Crispi. — **Rieti:** A. Tomassetti. — **Roma:** Fratelli Treves dell'A.L.I., Galleria Piazza Colonna; A. Signorelli, via degli Orfani numero 88; Maglione, via Due Macelli numero 88; Mantegazza, via 4 Novembre n. 145; Stamperia Reale, vic. del Moretto n 6; A. Vallardi, Corso V. Eman. n. 35; Littorio, Corso Umb. I n. 330. — **Rovigo:** G. Marin, via Cavour n. 48. — **Salerno:** N. Saracino, Corso Umb. I nn. 13-14. — **Sassari:** G. Ledda, Corso V. Em. n. 14. — **Savona:** Lodola. — **Siena:** S. Bernardino, via Cavour n. 42. — **Siracusa:** Tinè Salv. — **Sondrio:** E. Zurucchi, via Dante n. 9. — **Spezia:** A. Zacutti, via Cavallotti n. 3. — **Taranto:** Rag. L. De-Pace v. D'Aquino n. 104 — **Teramo:** L. D. Ignazio. — **Terni:** St. Alterocca. — **Torino:** F. Casanova & C., p. Carignano; Soc. Ed. Int., via Garibaldi n. 20; F.lli Treves dell'A.L.I., via S. Teresa n. 6; Lattes & C., via Garibaldi n. 3. — **Trapani:** G. Banci, Corso V. Em. n. 62 — **Trento:** M. Disertori v. S. Pietro n. 6. — **Treviso:** Longo & Zoppelli. — **Trieste:** L. Cappelli, Corso V. Em. n. 12; F.lli Treves, Corso V. Em. n. 27. — **Tripoli:** Libr. Minerva di Cacopardo Fortunato, Corso Vittorio Emanuele. — **Udine:** A. Benedetti, via Paolo Sarpi n. 41. — **Varese:** Mai Malnati, via Rossini n. 18. — **Venezia:** Umberto Sormani, via Vittorio Emanuele n. 3844. — **Vercelli:** Bernardo Cornale. — **Verona:** Remigio Cabianca, v. Mazzini n. 42. — **Vicenza:** G. Galla, via Cesare Battisti n. 2. — **Viterbo:** F.lli Buffetti. — **Zara:** E. De Schönfeld, piazza Plebiscito.

CONCESSIONARI SPECIALI. — **Bari:** Giuseppe Pansini & F., Corso Vittorio Emanuele nn. 100-102. — **Milano:** Ulrico Hoepli, Galleria De-Cristoforis. — **Reggio Calabria:** Quattrone e Bevacqua. — **Roma:** Biblioteca d'Arte; Dott. M. Recchi, piazza Ricci; Dott. G. Bardi, piazza Madama, nn. 19-20. — **Torino:** Luigi Druetto, via Roma n. 4; Rosemberg-Sellier, via Maria Vittoria n. 18. — **Trieste:** G. U. Trani, via Cavana n. 2. — **Pinerolo:** Rag. P. Taio, succ. Chiantore Mascarelli. — **Viareggio:** Buzi Matraia, via Garibaldi n. 57. — **Valenza:** Giordano Giacomo.

CONCESSIONARI ALL'ESTERO. — **Budapest:** Libr. Eggenberger Karoly, Kossuth, L. U. 2. — **Buenos Ayres:** Italianissima Libreria Mele, via Lavalle, 538. — **Lugano:** Alfredo Arnold, Rue Luvini Perseghini. — **Parigi:** Società Anonima Libreria Italiana, Rue du 4 September, 24.

CONCESSIONARI ALL'INGROSSO. — Messaggerie Italiane: **Bologna:** via Milazzo 11; **Firenze,** Canto dei Nelli, 10; **Genova,** via degli Archi Ponte Monumentale; **Milano,** Broletto, 24; **Napoli,** via Mezzocannone, 7; **Roma,** piazza SS. Apostoli n. 49; **Torino,** via dei Mille 24

Veggasi le norme inserite nella testata del « Foglio delle inserzioni »

SOMMARIO

Numero di pubblicazione — LEGGI E DECRETI

PRESENTAZIONE DI DECRETI-LEGGE AL PARLAMENTO

DISPOSIZIONI E COMUNICATI

LEGGI E DECRETI

Numero di pubblicazione 799.

LEGGE 9 aprile 1931, n. 510.

Conversione in legge del R. decreto-legge 13 gennaio 1931, n. 25, che ha dato esecuzione alla Convenzione monetaria stipulata in Roma fra lo Stato della Città del Vaticano ed il Regno d'Italia il 2 agosto 1930.

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

È convertito in legge il R. decreto-legge 13 gennaio 1931, n. 25, che ha dato esecuzione alla Convenzione monetaria stipulata in Roma fra lo Stato della Città del Vaticano e il Regno d'Italia il 2 agosto 1930.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a San Rossore, addì 9 aprile 1931 - Anno IX

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — GRANDI — ROCCO — MOSCONI.

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.

Numero di pubblicazione 800.

LEGGE 30 marzo 1931, n. 513.

Conversione in legge del R. decreto-legge 22 dicembre 1930, n. 1735, concernente l'ordinamento dell'Opera nazionale Dopolavoro.

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

È convertito in legge il R. decreto-legge 22 dicembre 1930, n. 1735, concernente l'ordinamento dell'Opera nazionale Dopolavoro.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 30 marzo 1931 - Anno IX

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — GRANDI — MOSCONI — ACERBO — CIANO — BOTTAI.

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.

Numero di pubblicazione 801.

LEGGE 17 aprile 1931, n. 511.

Estensione al personale della magistratura ordinaria e di quella militare delle disposizioni del R. decreto-legge 14 giugno 1928, n. 1801.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Le disposizioni dei primi quattro commi dell'articolo unico del R. decreto-legge 14 giugno 1928, n. 1801, sono estese, in quanto applicabili, e per quanto concerne la destinazione nelle Colonie, al personale della magistratura ordinaria non inamovibile, al personale della magistratura militare ed a quello delle rispettive cancellerie e segreterie.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a San Rossore, addì 17 aprile 1931 - Anno IX

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE BONO — ROCCO
GAZZERA — MOSCONI.

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.

Numero di pubblicazione 802.

LEGGE 30 aprile 1931, n. 514.

Conversione in legge del R. decreto-legge 24 novembre 1930, n. 1596, recante provvedimenti per esoneri straordinari di personale delle Ferrovie dello Stato.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

È convertito in legge il R. decreto-legge 24 novembre 1930, n. 1596, recante provvedimenti per esoneri straordinari di personale delle Ferrovie dello Stato.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 30 aprile 1931 - Anno IX

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CIANO — MOSCONI.

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.

Numero di pubblicazione 803.

REGIO DECRETO 17 aprile 1931, n. 501.

Soppressione dell'ufficio di conciliazione esistente nell'ex comune di SS. Cosmo e Damiano.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 20 settembre 1928, n. 2189, col quale il comune di SS. Cosmo e Damiano è stato soppresso ed il rispettivo territorio aggregato a quello di Castelforte;

Vista la deliberazione del podestà di Castelforte rivolta ad ottenere la soppressione dell'ufficio di conciliazione dell'ex comune di SS. Cosmo e Damiano;

Visti i pareri del primo presidente e del procuratore generale presso la Corte d'appello di Roma;

Visti gli articoli 1 della legge 16 giugno 1892, n. 261, e 1 del relativo regolamento 26 dicembre stesso anno, n. 728;

Sulla proposta del Nostro Guardasigilli, Ministro Segretario di Stato per la giustizia e gli affari di culto;

Abbiamo decretato e decretiamo:

L'ufficio di conciliazione esistente nell'ex comune di SS. Cosmo e Damiano è soppresso.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 17 aprile 1931 - Anno IX

VITTORIO EMANUELE.

ROCCO.

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.
Registrato alla Corte dei conti, addì 16 maggio 1931 - Anno IX
Atti del Governo, registro 308, foglio 75. — MANCINI.

Numero di pubblicazione 804.

REGIO DECRETO 23 aprile 1931, n. 503.

Attribuzione della denominazione di « Istituto per l'artigianato e le piccole industrie del Trentino » all'Istituto per il promovimento delle piccole industrie del Trentino, ed approvazione del nuovo statuto.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Veduto il Nostro decreto 2 aprile 1925, n. 572, col quale l'Istituto per il promovimento delle piccole industrie del Trentino, con sede in Rovereto, fu riconosciuto come ente morale e ne fu approvato lo statuto organico;

Veduta la domanda della presidenza dell'Istituto stesso, intesa ad ottenere che allo statuto attualmente in vigore ne sia sostituito uno più adeguato all'ordinamento corporativo dello Stato;

Sentito il Consiglio di Stato;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per l'educazione nazionale;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'Istituto per il promovimento delle piccole industrie del Trentino, con sede in Rovereto, assume la denominazione di

« Istituto per l'artigianato e le piccole industrie del Trentino ».

Art. 2.

Lo statuto approvato col Nostro decreto 2 aprile 1925, n. 572, è abrogato e sostituito da quello annesso al presente decreto e firmato, d'ordine Nostro, dal Ministro proponente.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 aprile 1931 - Anno IX

VITTORIO EMANUELE.

GIULIANO.

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.
Registrato alla Corte dei conti, addì 16 *maggio* 1931 - *Anno IX*
Atti del Governo, registro 308, *foglio* 78. — MANCINI.

Statuto dell'Istituto per l'artigianato e le piccole industrie del Trentino, in Rovereto.

Art. 1.

Con riferimento ai Regi decreti 2 aprile 1925, n. 572, e 31 ottobre 1923, n. 2523, legge 3 aprile 1926, n. 563, legge 29 marzo 1928, n. 631, ed in applicazione dei principî sanciti dalla Carta del Lavoro, è costituito l'Istituto per l'artigianato e le piccole industrie del Trentino, con sede a Rovereto. Esso esplica la sua attività in tutta la zona di giurisdizione della provincia di Trento.

Art. 2.

L'Istituto ha lo scopo di assistere nel campo tecnico, creditizio e commerciale la produzione, con particolare riguardo alle industrie minori (piccole industrie e artigianato), e di favorire con ogni mezzo — anche cooperando con gli Istituti a ciò espressamente costituiti — la diffusione dei moderni criteri di organizzazione del lavoro, sia ai fini dell'incremento e della economicità della produzione, sia ai fini della elevazione intellettuale, sociale e tecnica delle classi produttive. Pel raggiungimento delle sue finalità l'Istituto ha facoltà di partecipare ad enti aventi scopi identici od analoghi.

Art. 3.

L'Istituto provvede alla copertura del proprio bilancio anzitutto mediante contributi fissi, concessi, con carattere di continuità, dagli enti qui specificati:

1° il Ministero dell'educazione nazionale, che provvede sugli stanziamenti del proprio bilancio con una somma annua corrispondente allo stipendio e agli aumenti periodici del direttore, nonchè alla ulteriore quota da assegnarsi a mente dell'art. 45 del R. decreto 31 ottobre 1923, n. 2523;

2° i comuni di Rovereto e di Trento;

3° la provincia di Trento;

4° il Consiglio provinciale dell'economia di Trento;

5° eventualmente altri enti pubblici, che vogliano attestare la loro adesione agli scopi perseguiti dall'Istituto e concorrere al loro raggiungimento.

L'Istituto può provvedere al proprio finanziamento anche con altri eventuali redditi, la cui natura potrà essere fissata nelle forme legali dal Consiglio di amministrazione.

Art. 4.

L'amministrazione dell'Istituto è affidata ad uno speciale Consiglio di amministrazione.

Il Consiglio rappresenta l'Istituto dinanzi alle autorità ed ai privati e provvede al buon andamento dello stesso.

Art. 5.

Il Consiglio di amministrazione si compone di tre delegati di ciascuno degli enti pubblici che contribuiscono alle spese di mantenimento con uno stanziamento continuativo non inferiore alle L. 5000 all'anno, e di un delegato per ciascuno degli enti che vi contribuiscono con una quota continuativa non inferiore alle L. 1000 all'anno.

Fanno inoltre parte del Consiglio:

1° due delegati della Confederazione generale fascista dell'industria;

2° due delegati della Federazione fascista autonoma degli artigiani d'Italia;

3° il direttore del Consiglio e dell'Ufficio provinciale dell'economia;

4° il direttore dell'Istituto con voto consultivo.

Fra i componenti del Consiglio di amministrazione S. E. il Prefetto della provincia di Trento nomina il presidente dell'Istituto, mentre il Consiglio di amministrazione nomina dal suo seno un vice presidente e due revisori dei conti.

Le funzioni di segretario del Consiglio di amministrazione sono di spettanza del direttore dell'Istituto.

Art. 6.

I membri del Consiglio durano in carica tre anni e possono essere rieletti.

I componenti del Consiglio nominati in surrogazione di altri, venuti comunque a cessare dalle loro funzioni, restano in carica per il tempo in cui vi sarebbero restati i precedenti.

Art. 7.

Il Consiglio tiene di regola una seduta ordinaria ogni semestre. Si raduna inoltre, in seguito a convocazione del presidente, tutte le volte che il bisogno lo richieda, o dietro domanda di almeno cinque componenti.

Le adunanze sono valide quando vi intervenga più della metà dei componenti. Le deliberazioni sono prese a maggioranza assoluta dei presenti; in caso di parità, vale il voto del presidente.

I verbali delle sedute devono essere firmati dal presidente e dal segretario del Consiglio di amministrazione.

Art. 8.

Sono còmpiti essenziali del Consiglio di amministrazione:

a) discutere ed approvare il bilancio consuntivo e preventivo dell'Istituto;

b) provvedere alle modalità del servizio di cassa;

c) deliberare il programma di attività dell'Istituto, dandone comunicazione volta per volta al Ministero, a cui sarà da presentarsi alla fine di ogni anno anche una particolareggiata relazione sull'andamento dell'Istituto;

d) fare al Ministero proposte e dare parere su quanto ha attinenza con i fini assegnati all'Istituto;

e) deliberare l'eventuale applicazione di tasse per prestazioni dell'Istituto;

f) deliberare la pianta organica ed il trattamento nonchè la nomina e revoca degli impiegati, eccettuato il direttore;

g) provvedere ai contributi a favore dell'Istituto, da pubbliche amministrazioni, da sodalizi e da privati, e deliberare la fondazione di borse e di premi per l'incremento delle industrie;

h) deliberare le modifiche allo statuto che si rendessero necessarie e compilare il regolamento interno;

i) adempiere a tutte le funzioni che gli spettano secondo il presente statuto o a cui fosse chiamato dal Ministero nell'interesse dell'Istituto.

Art. 9.

Il presidente e il vice presidente del Consiglio di amministrazione, il direttore del Consiglio provinciale dell'economia, il direttore dell'Istituto e due altri membri del Consiglio di amministrazione, scelti uno fra i delegati della Confederazione generale fascista dell'industria italiana e l'altro fra i delegati della Federazione fascista autonoma degli artigiani d'Italia, costituiscono la Giunta del Consiglio, la quale delibera quando siano presenti almeno tre membri.

La Giunta si raduna, a seconda del bisogno, su invito del presidente.

Alla Giunta sono particolarmente demandati:

a) l'esecuzione delle deliberazioni del Consiglio di amministrazione;

b) la sorveglianza sul regolare andamento dell'Istituto, la cura della regolare tenuta della contabilità e dell'inventario dell'Istituto e la regolare vigilanza della buona conservazione del materiale;

c) l'istruttoria e la preparazione delle iniziative dell'Istituto, che debbono essere sottoposte alla deliberazione del Consiglio di amministrazione;

d) il controllo delle spese entro i limiti del bilancio di previsione approvato;

e) le proposte per la nomina e la revoca degli impiegati provvisori;

f) l'esecuzione di altri incarichi attinenti all'ordinaria amministrazione, che il Consiglio di amministrazione creda di demandarle espressamente.

Art. 10.

Fuori della propria sede, dovunque l'Istituto eserciti la propria attività ai sensi dell'art. 1 del presente statuto e se ne manifesti il bisogno nell'interesse delle piccole industrie, il Consiglio di amministrazione può nominare membri corrispondenti e Comitati di zona, di non meno di tre e non più di cinque membri, scelti fra persone di maggior competenza in materia di piccole industrie.

Esso può, anche nella propria sede o fuori di essa, costituire Comitati d'esperti in singole branche delle piccole industrie, scelti fra gli esercenti le industrie stesse, per demandare ad essi lo studio e l'esame di speciali iniziative.

Art. 11.

Gli atti del Consiglio di amministrazione o della Giunta sono validi quando siano firmati dal presidente o dal vice presidente, insieme al segretario del Consiglio di amministrazione dell'Istituto.

Il presidente dell'Istituto ha facoltà di demandare al direttore dell'Istituto la firma e la spedizione degli atti correnti.

Art. 12.

Il direttore dell'Istituto è equiparato, ad ogni effetto economico e giuridico, ai direttori dei Regi istituti industriali.

Alla sua nomina si provvede nel modo stabilito nell'art. 45 del R. decreto 31 ottobre 1923, n. 2523. Salvo le attribuzioni del Consiglio di amministrazione e della Giunta, sono affidate al direttore, con approvazione del presidente, l'immediata direzione didattica e tecnica dell'Istituto e la disciplina del personale addetto al medesimo.

Art. 13.

La pianta organica ed il trattamento dell'altro personale addetto all'Istituto sono stabiliti da un apposito regolamento. Le spese del personale non devono mai superare due quinti dei contributi totali, non compresa la quota corrispondente allo stipendio ed agli aumenti periodici del direttore.

Nel limite indicato può anche essere fissato, a titolo di supplemento, un assegno speciale al direttore.

Art. 14.

L'anno finanziario comincia nell'Istituto il 1° gennaio e termina il 31 dicembre.

Art. 15.

Non oltre il 31 dicembre di ogni anno il Consiglio di amministrazione delibera il programma dell'attività da svolgersi dall'Istituto in corrispondenza alle esperienze fatte negli anni precedenti, nonchè il relativo preventivo di spesa ed i modi di copertura. Il programma dell'attività, il preventivo di spesa ed il bilancio consuntivo verranno comunicati al Ministero e agli enti sovventori dell'Istituto.

Art. 16.

I contributi degli enti, compreso lo Stato, sono pagati in non più di due rate, entro il mese di gennaio e di agosto.

Art. 17.

L'Istituto cessa di funzionare quando vengano a mancare i contributi occorrenti al suo funzionamento.

Deliberata dal Consiglio di amministrazione ed approvata dal Ministero la soppressione dell'Istituto, la Giunta ne assume la rappresentanza agli effetti della liquidazione, con speciale riguardo agli obblighi assunti verso il personale.

Il materiale e quant'altro appartiene all'Istituto verrà destinato, a suo tempo, nei modi che saranno determinati dal Consiglio di amministrazione.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro per l'educazione nazionale:

GIULIANO.

Numero di pubblicazione 805.

REGIO DECRETO 12 marzo 1931, n. 506.

Approvazione della convenzione aggiuntiva a quella del 22 aprile 1929 concernente la regificazione della Pinacoteca provinciale di Siena.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Veduto il R. decreto 15 maggio 1930-VIII, n. 872, col quale si approva la convenzione 22 aprile 1929-VII fra l'Amministrazione provinciale di Siena e il Ministero della educazione nazionale per la regificazione della Pinacoteca annessa all'Istituto provinciale di belle arti di quella città;

Veduta la convenzione aggiuntiva al suddetto atto in data 17 marzo 1930-VIII, con la quale l'Amministrazione provinciale di Siena assume l'obbligo di provvedere al pagamento all'Erario, e per esso al Ministero dell'educazione nazionale, della somma di L. 5000 annue, quale contributo per il mantenimento di detto Istituto;

Veduto l'art. 2 della legge 31 gennaio 1926, n. 100;

Sentito il parere del Consiglio superiore delle antichità e belle arti e del Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per l'educazione nazionale, di concerto col Ministro Segretario di Stato per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvata la convenzione aggiuntiva in data 17 marzo 1930, con la quale l'Amministrazione provinciale di Siena assume l'obbligo di provvedere al pagamento all'Erario e per esso al Ministero dell'educazione nazionale, della somma di L. 5000 annue, quale contributo per il mantenimento della Pinacoteca già provinciale ora regificata, di quella città, somma da versarsi in Tesoreria.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 marzo 1931 - Anno IX

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — GIULIANO — MOSCONI.

Visto, il Guardasigilli: ROCCO.
Registrato alla Corte dei conti, addì 16 *maggio* 1931 - *Anno IX*
Atti del Governo, registro 308, *foglio* 81. — MANCINI.

Convenzione aggiuntiva alla convenzione 22 aprile 1929-VII per la regificazione della Pinacoteca dell'Amministrazione provinciale di Siena.

REGNANDO SUA MAESTÀ VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

L'anno 1930, anno VIII E.F. e questo giorno 17 del mese di marzo nel Palazzo del Governo in via del Capitano n. 4;

Avanti l'ill.mo sig. Prefetto della provincia di Siena S. E. avv. Guido Pighetti fu Amilcare ed a me avv. cav. Niccolino Batazzi fu Giovanni, primo segretario di Prefettura, delegato alla stipulazione degli atti e contratti, si sono costituiti i signori:

comm. prof. Pèleo Bacci fu Francesco, domiciliato in Siena, soprintendente all'arte medioevale e moderna per la Toscana II, in rappresentanza del Ministero dell'educazione nazionale come da lettera 1° marzo 1930, n. 1528;

comm. prof. Luigi Rugani fu Jacopo, domiciliato in Siena, preside dell'Amministrazione provinciale di Siena;

comm. dott. Guido Vegni fu Giovanni, intendente di finanza, in rappresentanza dell'Amministrazione finanziaria;

on. comm. dott. Gaspero Ciacci fu Niccola, domiciliato in Siena, vice podestà del comune di Siena.

I predetti signori comparenti d'accordo con me rogante dichiarano esplicitamente di rinunziare all'intervento dei testimoni.

Premesso:

che con convenzione 22 aprile 1929 venivano concordate le condizioni per la regificazione della Pinacoteca della provincia di Siena, costituita da tutte le opere d'arte che oggi si trovano nella Galleria annessa all'Istituto provinciale di belle arti, e che dovranno essere trasferite e collocate nella nuova sede appositamente approntata negli ex palazzi Buonsignori e Brigidi appartenenti alla Provincia;

che successivamente, e prima che detta convenzione avesse ottenuta la necessaria Regia approvazione, essendo stato emanato il provvedimento che aboliva le tasse d'ingresso ai musei e alle gallerie dello Stato, venne a mancare uno dei presupposti finanziari che avevano determinato detta convenzione e precisamente un introito che il Ministero della educazione nazionale riteneva sufficiente a coprire la spesa da contenersi dallo Stato per la direzione, custodia e mantenimento della Regia pinacoteca;

che conseguentemente, per poter dar corso all'approvazione della regificazione della Pinacoteca occorreva al Ministero dell'educazione nazionale un maggiore stanziamento di L. 5000 annue, e che detto Ministero non potendo assolutamente sostenere un qualunque nuovo onere, anche minimo, ebbe a dichiarare con lettera 11 febbraio 1930, n. 915, che sarebbe stato disposto a dar corso all'invocato provvedimento della regificazione solo nella eventualità che gli enti locali interessati assumessero formale impegno di provvedere essi stessi alle spese anzidette:

che la locale Amministrazione provinciale avuta notizia di quanto sopra, allo scopo di rendere possibile la conversione in Regia della detta Pinacoteca, deliberò il 6 marzo, con partito d'urgenza, approvato dalla Giunta provinciale amministrativa in seduta 15 detto n. 292 di P. S., di assumere l'obbligo di provvedere al pagamento a favore del Regio erario e per esso al Ministero dell'educazione nazionale, della somma di L. 5000 annue a titolo di contributo per la spesa di mantenimento della più volte ricordata Pinacoteca, una volta che essa sia regificata;

che il Ministero dell'educazione nazionale con lettera 1° marzo 1930, n. 1528, nel prendere atto — con compiacimento — della determinazione dell'Amministrazione provinciale, invitava questa Prefettura a far risultare l'onere continuativo assunto dalla Provincia a mezzo di atto formale aggiuntivo alla convenzione principale;

Tutto ciò premesso, oggi, fra:

il rappresentante del Ministero della educazione nazionale nella persona sopradetta e il sig. prof. Luigi Rugani, preside dell'Amministrazione provinciale, e con la presenza di tutte le altre parti intervenute alla stipulazione della convenzione 22 aprile 1929 sopra ricordata, e nelle rispettive loro qualità e rappresentanze, si addiviene alla stipulazione della presente convenzione aggiuntiva;

1° l'Amministrazione provinciale di Siena, e per essa il suo legittimo rappresentante, assume l'obbligo di provvedere al pagamento al Regio erario, e per esso al Ministero della educazione nazionale, della somma di L. 5000 annue, quale contributo per il mantenimento della Pinacoteca provinciale, una volta che essa sia regificata, il cui pagamento verrà effettuato a semestri anticipati e tutto ciò in conformità della deliberazione d'urgenza 6 marzo 1930 approvata dalla Giunta provinciale amministrativa il 15 detto, n. 292 di P. S. e che si intende far parte integrante della presente convenzione (allegato *A*);

2° il Ministero della educazione nazionale ai fini della regificazione della detta Pinacoteca accetta tale contributo annuo di L. 5000 a titolo di cui sopra.

La presente convenzione, come la principale, non avrà effetto impegnativo per lo Stato se non dopo intervenuta la superiore approvazione.

La presente convenzione fatta in carta libera, perchè nell'interesse dello Stato, è stata da me primo segretario, delegato ai contratti, letta integralmente alle parti; e dopo esplicita dichiarazione delle medesime che quanto è stato scritto e letto è conforme alle loro volontà, le parti stesse l'hanno firmata come appresso.

Luigi Rugani fu Jacopo, n. n.
Pèlco Bacci fu Francesco, n. n.
Guido Pighetti fu Amilcare, n. n.
Gaspero Ciacci fu Niccola, n. n.
Guido Vegni fu Giovanni, n. n.
Niccolino Batazzi, delegato ai contratti.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:
Il Ministro per l'educazione nazionale:
GIULIANO.

Numero di pubblicazione 806.

REGIO DECRETO 8 gennaio 1931, n. 507.
Approvazione dello statuto del Regio istituto superiore di scienze economiche e commerciali di Napoli.

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il testo unico delle leggi sull'ordinamento degli Istituti superiori di scienze economiche e commerciali, approvato col R. decreto 28 agosto 1924, n. 1618, ed il relativo regolamento approvato con R. decreto 8 luglio 1925, n. 1227;
Visto il R. decreto-legge 3 luglio 1930, n. 1176;
Viste le proposte delle autorità accademiche del Regio istituto superiore di scienze economiche e commerciali di Napoli;
Udito il Consiglio superiore della educazione nazionale;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per la educazione nazionale;
Abbiamo decretato e decretiamo:

È approvato lo statuto del Regio istituto superiore di scienze economiche e commerciali di Napoli annesso al presente decreto e firmato, d'ordine Nostro, dal Ministro proponente.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 gennaio 1931 - Anno IX

VITTORIO EMANUELE.

GIULIANO.

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.
Registrato alla Corte dei conti, addì 18 *maggio* 1931 - *Anno IX*
Atti del Governo, registro 308, *foglio* 82. — MANCINI.

Statuto del Regio istituto superiore di scienze economiche e commerciali di Napoli.

Art. 1.

Il Regio istituto superiore di scienze economiche e commerciali di Napoli conferisce, dopo un corso di quattro anni, la laurea in scienze economiche e commerciali.

Art. 2.

Sono insegnamenti fondamentali, obbligatori per il conseguimento della laurea in scienze economiche e commerciali, i seguenti:

1. Economia politica (biennale);
2. Statistica metodologica;
3. Statistica demografica ed economica;
4. Scienza delle finanze e diritto finanziario;
5. Politica economica;
6. Geografia economica (biennale);
7. Storia economica;
8. Istituzioni di diritto privato;
9. Istituzioni di diritto pubblico;
10. Diritto internazionale;
11. Diritto marittimo, diritto commerciale e diritto industriale (biennale);
12. Matematica finanziaria (biennale);
13. Merceologia (biennale);
14. Computisteria, ragioneria generale ed applicata (biennale);
15. Tecnica mercantile e bancaria (biennale);
16-17. Lingue straniere: francese, inglese, tedesco e spagnuolo (triennali).

I giovani hanno l'obbligo di iscriversi a due delle lingue insegnate nell'Istituto, una delle quali dovrà essere l'inglese o la tedesca, e di superare gli esami relativi.

Art. 3.

Sono insegnamenti complementari, oltre a quelli compresi nei corsi di integrazione e di specializzazione, indicati nell'articolo seguente, anche quelli che seguono:
1. Politica generale;
2. Storia civile;
3. Economia corporativa;
4. Politica corporativa;
5. Diritto corporativo;
6. Storia militare;
7. Matematica generale;
8. Tecnica e ragioneria professionale.

Ove, in via eccezionale, qualcuno di detti insegnamenti non possa essere impartito, il Consiglio accademico ne farà regolare proposta al Consiglio di amministrazione nel mese di maggio di ciascun anno.

Gli insegnamenti complementari che non fanno parte dei corsi di integrazione e di specializzazione di cui all'articolo seguente, non recano obbligo di esame.

Potrà essere consentita la prova di esami a quei giovani che ne facciano richiesta e a coloro che abbiano superata la prova stessa potrà essere rilasciato un certificato.

Art. 4.

Potranno essere tenuti i seguenti corsi di integrazione e di specializzazione, di durata annuale:

a) *Corso di scienze politiche ed amministrative*, comprendente i seguenti insegnamenti fondamentali:
Geografia economica - storia moderna - diritto costituzionale - diritto processuale generale - diritto tributa-

rio - diritto amministrativo e scienza dell'amministrazione - contabilità di Stato.

b) *Corso in materia di trasporti terrestri e marittimi,* comprendente i seguenti insegnamenti fondamentali:

Economia dei trasporti - tecnica mercantile e contabilità dei trasporti - geografia delle comunicazioni - merceologia (corso speciale) - statistica del traffico - diritto dei trasporti.

c) *Corso di studi bancari,* comprendente i seguenti insegnamenti fondamentali:

Economia della moneta e del credito - tecnica finanziaria - tecnica bancaria - legislazione sulle banche, sul credito e sulle operazioni di borsa.

d) *Corso di economia applicata ad aziende tipo industriali ed agricole,* comprendente i seguenti insegnamenti fondamentali:

Economia applicata - tecnica mercantile e contabilità delle imprese - tecnologia merceologica - geografia economica (corso speciale) - statistica (corso speciale).

e) *Corso di tecnica delle assicurazioni,* comprendente i seguenti insegnamenti fondamentali:

Economia delle assicurazioni - legislazione delle assicurazioni - complementi di statistica demografica - ragioneria delle assicurazioni - tecnica delle assicurazioni.

Ciascuno di questi corsi di integrazione o di specializzazione, oltre agli insegnamenti fondamentali precedenti, comprenderà serie di lezioni, di conferenze e di esercitazioni su meterie complementari stabilite annualmente dal Consiglio accademico, in relazione alle particolari finalità scientifiche e pratiche di ciascun corso.

Art. 5.

Ai corsi indicati nell'articolo precedente potranno iscriversi gli studenti dell'Istituto senza alcun onere finanziario. Superati gli esami in tutte le materie obbligatorie, essi otterranno nel diploma di laurea in scienze economiche e commerciali l'attestazione del corso compiuto.

Potranno altresì iscriversi ai corsi anzidetti i laureati in scienze economiche e commerciali, coloro che abbiano presa iscrizione a tutti gli anni obbligatori per il conseguimento della laurea stessa ed i laureati in giurisprudenza od in altra Facoltà, secondo le norme da stabilirsi dal Consiglio accademico. Essi dovranno pagare le stesse tasse dei corsi fondamentali e, superati gli esami in tutte le materie obbligatorie, riceveranno attestazione del loro corso compiuto, mediante apposito certificato.

Art. 6.

Gli esami sono di profitto e di laurea ed hanno luogo in due sessioni a norma delle disposizioni vigenti.

Art. 7.

Le Commissioni per gli esami di profitto sono nominate dal direttore su proposta del Consiglio accademico. Sono composte da tre professori ufficiali e presiedute dal professore ufficiale della materia di esame o, in caso di impedimento, da uno dei professori ufficiali dell'Istituto delegato dal direttore su proposta del Consiglio accademico.

Al posto di uno dei professori ufficiali il direttore potrà chiamare a far parte delle Commissioni un libero docente.

Il professore della materia oggetto di esame potrà in caso di assenza essere sostituito dal proprio assistente, il quale non potrà però presiedere la Commissione.

In ogni caso le Commissioni dovranno sempre essere composte in modo che ne faccia parte almeno un professore di ruolo dell'Istituto.

Il presidente della Commissione può, in caso di urgenza, provvedere alle sostituzioni secondo le norme anzidette.

Art. 8.

La Commissione per l'esame di laurea è formata secondo le norme dell'art. 121 del regolamento generale 8 luglio 1925, n. 1227.

La dissertazione scritta, di cui all'art. 120 del regolamento, deve essere depositata in segreteria almeno 15 giorni prima dell'inizio degli esami di laurea.

Art. 9.

Con deliberazione del Consiglio accademico, potranno essere costituiti dei gabinetti e laboratori i quali funzioneranno come seminarii, con lo scopo di facilitare agli studenti ed ai giovani laureati l'acquisto delle attitudini ed il possesso dei mezzi tecnici necessari all'approfondimento della loro coltura in ciascun gruppo di discipline.

Il Consiglio accademico determinerà caso per caso le norme per il funzionamento dei singoli gabinetti o laboratori.

Art. 10.

Entro il mese di maggio di ciascun anno i liberi docenti presentano alla segreteria il programma del corso che intendono svolgere nell'anno accademico successivo, dichiarando il numero delle ore settimanali di lezione. Per quelli che, per la prima volta, intendano di esercitare la libera docenza presso l'Istituto, tale termine è prorogato fino ad un mese prima dell'apertura dell'anno accademico.

Art. 11.

I programmi sono esaminati dal Consiglio accademico entro il mese di giugno e classificati in tre categorie, secondo che comprendano tutta la materia dei rispettivi corsi ufficiali, ovvero una sola parte di essa o abbiano carattere di insegnamento complementare.

Sono dichiarati pareggiati, a senso dell'art. 60 del regolamento generale universitario, i corsi della prima categoria, purchè si svolgano in numero di ore non inferiore a quello stabilito per i corsi ufficiali corrispondenti.

Art. 12.

Il Consiglio accademico, dopo di avere classificato i programmi dei corsi liberi ai sensi dell'articolo precedente, procede al coordinamento dei programmi di tutti i corsi che verranno tenuti nel successivo anno accademico sia a titolo ufficiale come a titolo privato, e li porta a conoscenza mediante il manifesto annuale degli studi.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro per la educazione nazionale:
GIULIANO.

Numero di pubblicazione 807.

REGIO DECRETO 9 aprile 1931, n. 508.

Concessione alla Compagnia Industrie Montanistiche, con sede a Venezia, dell'impianto e dell'esercizio di due stazioni radiotelefoniche a onde guidate alla centrale di Moline (Belluno) e alla stazione di trasformazione di Porto Marghera (Venezia).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto n. 1067, dell'8 febbraio 1923;
Visto il R. decreto n. 1488, del 14 giugno 1923;
Visto il R. decreto-legge n. 655, del 1° maggio 1924, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473;
Visto il R. decreto n. 1226, del 10 luglio 1924;
Visto il R. decreto n. 520, del 23 aprile 1925, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597;
Vista la domanda con la quale la Compagnia Industrie Montanistiche, con sede a Venezia, chiede la concessione per l'impianto e l'esercizio di due stazioni radiotelefoniche a onde guidate;
Visto l'atto costitutivo e lo statuto della Società suddetta e constatato che la sua costituzione è perfetta, che la sua sede è in Italia, che i suoi amministratori sono almeno per due terzi di nazionalità italiana e che il suo capitale è prevalentemente italiano;
Visto l'atto di sottomissione col quale la Società su detta accetta le condizioni imposte dal Regio Governo per la concessione da essa richiesta;
Udito il Consiglio di amministrazione delle poste e dei telegrafi;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le comunicazioni, di concerto coi Ministri per la guerra, per la marina e per l'aeronautica;
Abbiamo decretato e decretiamo.

Art. 1.

Lo Stato accorda alla Compagnia Industrie Montanistiche, con sede a Venezia, Riva del Carbon, 4090, la concessione per l'impianto e l'esercizio di due stazioni radiotelefoniche a onde guidate alla centrale di Moline (Belluno) e alla stazione di trasformazione di Porto Marghera (Venezia).

Art. 2.

La concessione incomincerà a decorrere dall'8 dicembre 1929. Essa durerà fino alla scadenza dell'esercizio finanziario successivo a quello in cui è accordata e s'intenderà prorogata di anno in anno mediante pagamento sempre anticipato del canone annuo con le eventuali modificazioni che potranno essere suggerite dalla tecnica, salvo disdetta da darsi almeno un mese prima della scadenza.

Art. 3.

La concessione è accordata alle condizioni della completa osservanza da parte della Società di tutte le disposizioni legislative e regolamentari di qualsiasi genere esistenti e che potranno essere, in seguito, emanate in merito alla radiotelegrafia e radiotelefonia.

Art. 4.

Le stazioni date in concessione devono essere adibite alla sola corrispondenza di servizio tra la centrale di Moline e la stazione di trasformazione di Porto Marghera restando assolutamente vietata qualsiasi comunicazione per conto di terzi.

Art. 5.

La lunghezza d'onda assegnata a ciascuna stazione è quella di 2000-2600 metri. Tale onda dovrà essere variata nei limiti del 20 per cento nel caso arrecasse disturbi.

Art. 6.

La potenza dei macchinari di ciascuna stazione dovrà essere quella strettamente necessaria per assicurare buone comunicazioni in condizioni normali di disturbi atmosferici ed in ogni modo non superiore a cinque watt- antenna.

Art. 7.

Le stazioni dovranno essere dotate dei necessari apparecchi di protezione contro l'alta tensione della linea elettrica e contro le scariche elettriche temporalesche.

Art. 8.

La concessione è esclusivamente accordata alla Compagnia Industrie Montanistiche, la quale non dovrà affittare o cedere ad altri, parzialmente o totalmente, la concessione stessa senza espressa autorizzazione del Ministero delle comunicazioni.

Art. 9.

Le stazioni date in concessione sono sottoposte ad un controllo permanente o saltuario da parte del Ministero delle comunicazioni.

Art. 10.

I funzionari e gli agenti del Ministero delle comunicazioni hanno il diritto di accedere in qualsiasi ora nei locali delle stazioni date in concessione per eseguire operazioni di controllo.
La Società concessionaria si obbliga di dare tutte le spiegazioni che potranno esserle richieste.

Art. 11.

Le stazioni date in concessione saranno mantenute a cura e spese della Società concessionaria la quale sarà legalmente responsabile del funzionamento degli impianti e delle sue conseguenze compresi gli eventuali danni ed infortuni al personale dipendente ed a terzi.

Art. 12.

Gli impianti saranno eseguiti in conformità del progetto tecnico approvato dal Ministero delle comunicazioni. Qualsiasi cambiamento che dovesse eventualmente apportarsi alla ubicazione o all'equipaggiamento delle stazioni sarà preventivamente partecipato dalla Società concessionaria al Ministero delle comunicazioni per la necessaria autorizzazione.

Art. 13.

Il Regio Governo potrà in qualsiasi momento sospendere o revocare la concessione nei casi e con le modalità previste dalle leggi e dal regolamento sulle comunicazioni senza filo e qualora la Società concessionaria non ottemperi a ciascuna delle condizioni considerate nel presente decreto.
Sarà in facoltà degli agenti del Regio Governo di asportare, occorrendo, parti essenziali degli apparecchi impiantati per maggior garanzia della sospensione del funzionamento delle stazioni.

Art. 14.

La Società concessionaria dovrà provvedere sotto la propria responsabilità a che non siano divulgate o portate a conoscenza di chicchessia le notizie e i messaggi che potran-

no percepirsi mediante gli apparecchi costituenti l'impianto e che non siano a lei dirette, e a non farne alcun uso.

Art. 15.

La Società concessionaria sarà in ogni caso responsabile dell'operato suo e dei suoi dipendenti nei rapporti con lo Stato e coi terzi, senza pregiudizio delle sanzioni comminate dalle attuali leggi sulle comunicazioni senza filo e dal Codice penale ai singoli responsabili delle infrazioni di cui all'articolo precedente ed in generale della violazione del segreto telegrafico e telefonico.

Art. 16.

Il personale adibito all'esercizio delle stazioni date in concessione dovrà essere munito del brevetto o dei certificati indicati all'art. 15 del regolamento sulle comunicazioni senza filo, approvato con R. decreto n. 1226 del 10 luglio 1924, oppure essere abilitato con certificato rilasciato dal Ministero delle comunicazioni mediante esame di cui al citato art. 15.

Il Ministero delle comunicazioni è in facoltà di imporre il licenziamento del personale di esercizio che per motivi di pubblica sicurezza non ritenga più idoneo a tale impiego ed altresì di vietarne l'assunzione per le stesse ragioni.

Art. 17.

La Società concessionaria si obbliga a pagare il canone in ragione di lire annue 890.

A garanzia del pagamento del canone la Società concessionaria dovrà pure versare all'atto della concessione a titolo di deposito cauzionale la somma di L. 890 sul conto corrente postale n. 1/434.

Per la prima volta il canone dovrà essere versato all'atto della concessione nella misura che verrà indicata dalla Direzione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici; per gli anni successivi dovrà essere pagato prima che incominci il nuovo esercizio finanziario effettuando il versamento in qualunque ufficio postale del Regno sul conto corrente 1/434 intestato alla stessa Azienda.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 9 aprile 1931 - Anno IX

VITTORIO EMANUELE.

CIANO — GAZZERA — SIRIANNI — BALBO.

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.
Registrato alla Corte dei conti, addì 18 maggio 1931 - Anno IX
Atti del Governo, registro 308, foglio 83. — MANCINI.

Numero di pubblicazione 608.

REGIO DECRETO 15 dicembre 1930, n. 1980.

Revoca del R. decreto 27 settembre 1928, n. 3210, relativo all'erezione in ente morale dell'Istituto « Casa Bianca » con sede in Napoli.

N. 1980. R. decreto 15 dicembre 1930, col quale, sulla proposta del Capo del Governo, Primo Ministro, Ministro per l'interno, viene revocato il R. decreto 27 settembre 1928, n. 3210, relativo all'erezione in ente morale dell'Istituto « Casa Bianca » con sede in Napoli e all'approvazione del relativo statuto organico.

Visto, *il Guardasigilli*. ROCCO.
Registrato alla Corte dei conti, addì 19 maggio 1931 - Anno IX

DECRETO MINISTERIALE 23 gennaio 1931.

Approvazione del regolamento per il servizio aeronautico e del regolamento per i motori degli aeromobili civili del Registro italiano navale ed aeronautico.

IL MINISTRO PER L'AERONAUTICA

Visto il R. decreto 9 giugno 1921, n. 898, che costituisce in ente morale, sotto il nome di *Registro italiano*, un Istituto per la visita e la classificazione dei galleggianti, e ne approva lo statuto;

Visto il R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207, convertito nella legge 31 gennaio 1925, n. 753, contenente provvedimenti per la navigazione aerea;

Visto il R. decreto 11 gennaio 1925, n. 356, che approva il regolamento per la navigazione aerea;

Visto il R. decreto-legge 11 novembre 1926, n. 2138, convertito nella legge 16 febbraio 1928, n. 337, concernente il riordinamento del *Registro italiano per la classificazione delle navi*;

Visto il R. decreto 9 giugno 1927, n. 2163, che attribuisce al *Registro italiano per la classificazione delle navi mercantili* il servizio di sorveglianza e di visita degli aeromobili commerciali per il trasporto di passeggeri, di posta, di merci e simili;

Visto il R. decreto 29 dicembre 1927, n. 2689, che modifica l'articolo 3 del predetto R. decreto 9 giugno 1927, numero 2163;

Viste le deliberazioni del Consiglio di amministrazione del Registro italiano navale ed aeronautico n. 15 della V sessione in data 5 novembre 1929 e n. 1 della VI sessione in data 1° maggio 1930, con le quali il Consiglio stesso ha approvato, rispettivamente, il *Regolamento per i motori degli aeromobili civili*, ed il *Regolamento per il servizio aeronautico*, elaborati dal Comitato tecnico del Registro medesimo, Sezione aeronautica;

Decreta:

Art. 1.

Sono approvati gli annessi *Regolamento per il servizio aeronautico del Registro italiano navale ed aeronautico* e *Regolamento per i motori degli aeromobili civili. Norme per l'accettazione e l'installazione dei motori*, redatti dal Registro italiano navale ed aeronautico.

Art. 2.

Le norme concernenti la abilitazione degli aeromobili adibiti a servizio di trasporto pubblico a determinate navigazioni, contenute nell'annesso *Regolamento per il servizio aeronautico*, si applicano anche agli aeromobili già in servizio ed a quelli che formano oggetto di convenzioni già stipulate fra il Ministero dell'aeronautica e le Società esercenti linee di navigazione aerea o comunque servizi aerei con trasporto passeggeri.

Per gli aeromobili già in servizio, è in facoltà del Registro italiano navale ed aeronautico di effettuare, su un esemplare di ciascun tipo, tutte le prove previste dal regolamento o parte di esse, allo scopo di accertare l'idoneità degli aeromobili stessi a determinate navigazioni. Per i tipi di aeromobili che, ad insindacabile giudizio del Registro italiano navale ed aeronautico, abbiano dato ampia prova delle loro attitudini, la abilitazione a determinate navigazioni può essere conferita senza l'esecuzione di prove particolari.

Art. 3.

Nelle prove di collaudo effettuate dopo la pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del presente decreto, per conferire a singoli aeromobili di tipo già in servizio determinate abilitazioni, anche se queste siano già possedute da altri aeromobili dello stesso tipo, devono essere soddisfatte le condizioni specifiche concernenti, in rapporto alla desiderata abilitazione, i tempi di salita, la quota di tangenza, il tempo di distacco (per gli idrovolanti) e la sistemazione di sicurezza.

Art. 4.

Entro due mesi dalla data di pubblicazione del presente decreto, tutti gli aeromobili in servizio devono essere messi in condizione da soddisfare alle norme del regolamento relative al volo senza visibilità ed all'impianto di radiocomunicazioni, in rapporto alla abilitazione posseduta o domandata.

Art. 5.

Per gli aeromobili di nuovo tipo, tutte le prescrizioni del regolamento devono essere soddisfatte, ed in particolare deve essere verificato sui loro prototipi, con apposite prove, il raggiungimento dei valori stabiliti per le caratteristiche di volo e di manovra, in rapporto alla abilitazione richiesta.

Art. 6.

Il presente decreto sarà inserito nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 23 gennaio 1931 - Anno IX

p. *Il Ministro*: RICCARDI.

Regolamento per il servizio aeronautico del Registro italiano navale ed aeronautico

---

CLASSIFICAZIONE DEGLI AEROMOBILI, ABILITAZIONE ALLA NAVIGAZIONE, SORVEGLIANZA DELLA COSTRUZIONE

A) Simboli e norme di classificazione e di abilitazione.

1. — Tutti gli aeromobili, per essere classificati dal R.I.N.A. e quindi dichiarati idonei al volo e ad un determinato servizio o impiego, nonchè abilitati, in caso di servizi pubblici, a date navigazioni, devono soddisfare alle condizioni imposte dalla legge e a quelle stabilite dai regolamenti per il rilascio del certificato di navigabilità e del certificato di classe.

2. — Per l'assegnazione della classe è tenuto conto del grado di bontà e quindi della fiducia che può essere accordata alle varie parti dell'aeromobile coi relativi accessorî, considerate sia nei loro elementi costitutivi e nel loro stato di conservazione e di manutenzione, sia nelle loro mutue relazioni e in quanto può avere attinenza col volo e col servizio a cui l'aeromobile è destinato. La classificazione del R.I.N.A. è in ogni caso subordinata alla constatazione dell'esistenza a bordo e delle buone condizioni degli strumenti, delle dotazioni, dei mezzi di sicurezza prescritti dalle leggi, dai decreti, dai regolamenti, in relazione ai servizi a cui l'aeromobile è destinato.

Non vengono perciò classificati dal R.I.N.A. aeromobili che si trovino totalmente o parzialmente in condizioni che non possano essere giudicate buone, o che comunque non soddisfino alle condizioni indicate nel capoverso precedente; la classe viene inoltre rifiutata o sospesa quando non siano corrisposti al R.I.N.A. i diritti di classificazione o di visita e le relative spese.

3. — Gli aeromobili vengono classificati dal R.I.N.A. mediante l'assegnazione della caratteristica $\frac{R.\ I.}{A.\ I.\ R.}$ in cui le iniziali superiori costituiscono il simbolo dell'Istituto e quelle inferiori costituiscono il simbolo internazionale stabilito dall'Associazione internazionale dei Registri di classificazione degli aeromobili civili (A.I.R.) di cui il R.I.N.A. fa parte. Con tale caratteristica gli aeromobili classificati vengono iscritti nel Libro registro A.I.R. pubblicato all'Associazione e nei suoi supplementi, e saranno altresì iscritti nel Libro registro aeronautico del R.I.N.A. e suoi supplementi quando se ne inizierà la pubblicazione.

4. — La classificazione e l'iscrizione nel R.I.N.A. è obbligatoria per tutti gli aeromobili civili, compresi quelli di cui si inizia la costruzione, che siano iscritti o da iscrivere nel Registro aeronautico nazionale, o che non siano espressamente commessi da un cliente straniero per destinazione all'estero, nel qual caso la iscrizione nel R.I.N.A. e la sorveglianza di costruzione sono facoltative. Tuttavia la classificazione può essere richiesta a costruzione iniziata od anche ad aeromobile costruito, quando esso non fosse inizialmente destinato a servizi civili, o in caso di provenienza dall'estero per acquisto a costruzione effettuata; ma in tali casi l'aeromobile deve essere visitato dai funzionari del R.I.N.A. con obbligo da parte degli interessati di fornire tutti i ragguagli tecnici e i documenti di controllo che venissero loro richiesti, nonchè di corrispondere i diritti e le spese qualunque possa essere il risultato in merito alla classificazione.

Per ottenere la classificazione di un aeromobile presso il R.I.N.A. l'interessato deve rivolgere domanda al Reparto aeronautico dell'Istituto su appositi moduli a stampa che saranno forniti a richiesta dal Reparto o dal competente Ufficio aeronautico del R.I.N.A. Tale domanda implica *l'accettazione incondizionata* di tutte le norme regolamentari dell'Istituto, inerenti alla sorveglianza durante la costruzione e la sorveglianza durante l'esercizio.

5. — La sorveglianza durante la costruzione è obbligatoria per gli aeromobili civili nazionali e deve procedere secondo le norme dei regolamenti tecnici del R.I.N.A. o della Regia aeronautica. Se l'aeromobile è destinato a stranieri, e se per esso è richiesta la sorveglianza di costruzione, può essere applicato un altro qualsiasi regolamento o capitolato d'oneri, quando ne venga fatta dichiarazione nella domanda.

La sorveglianza da parte del R.I.N.A. non dispensa l'interessato dall'adempiere alle condizioni prescritte per la classificazione e dal sottostare alle responsabilità derivanti dalla costruzione.

6. — Gli aeromobili classificati dal R.I.N.A. vengono dichiarati idonei al servizio o all'impiego indicato dal costruttore o dal proprietario come specificano i seguenti articoli del presente regolamento; previo accertamento che siano soddisfatte tutte le condizioni imposte dalla legge e dai regolamenti, e le condizioni speciali inerenti quel servizio o impiego. Altrimenti essi vengono dichiarati idonei ad altro servizio od impiego per cui le condizioni speciali siano soddisfatte, a meno che vengano effettuate quelle modifiche che,

debitamente approvate dal R.I.N.A., assicurino la realizzazione dei necessari requisiti. In armonia con queste premesse gli aeromobili vengono ripartiti in categorie e suddivisioni, indicate nei successivi articoli 7 ed 8.

7. — Gli aeromobili civili sono ripartiti in tre categorie, e cioè:

N: Normale;
S: Speciale;
A: Acrobatica.

Gli aeromobili delle categorie *N* ed *S* possono praticare solo il volo normale, escludendo ogni evoluzione che comporti bruschi cambiamenti di quota o di assetto.

Gli aeromobili della categoria *A* sono i soli autorizzati ad effettuare tutte le evoluzioni.

Si intendono per evoluzioni che comportino cambiamenti bruschi di quota o di assetto le seguenti, comunemente indicate col nome generico di *Acrobazie*:

1. Gran volta centrale (looping centrale).
   Id. id. d'ala (id. d'ala).
   Id. id. rovescia (id. rovesciato).
2. Rovesciamento (Renversement).
3. Campana.
4. Tuffo (con ripresa) sia a motore, sia in volo librato (picchiata in candela).
5. Scivolata d'ala.
6. Vite, in tutte le sue forme.
7. Mulinello (tonneau).
8. Volo rovescio.
9. Virata dritta (con inclinazione di oltre 45°).
   Id. sghemba.
   Id. rovescia.

La classe di un aeromobile civile di categoria *N* o *S* che abbia compiuto una delle evoluzioni sopra indicate decade automaticamente a tutti gli effetti dall'istante in cui l'aeromobile ha iniziato tale evoluzione.

8. — La categoria normale comprende le seguenti suddivisioni che determinano i diversi servizi a cui gli aeromobili della categoria possono essere destinati:

T. PP: Trasporto pubblico di passeggeri.
T. Pp: Trasporto pubblico di posta.
T. Pm: Trasporto pubblico di merci.
Tm: Turismo.
La: Lavoro aereo.
Sc: Scuola ed allenamento.

Dei servizi corrispondenti a tali suddivisioni i primi tre sono quelli normalmente intesi come servizi pubblici.

La categoria speciale comprende le seguenti suddivisioni che determinano i diversi impieghi a cui gli aeromobili della categoria possono essere destinati:

CR: Corsa o record;
ES: Studio o prova.

La categoria acrobatica comprende le otto suddivisioni delle altre due categorie riunite.

T.P.: Sono considerati come aeromobili da trasporto pubblico gli aeromobili utilizzati dai rispettivi proprietari o da loro impiegati per trasportare passeggeri, posta o merci, su dei percorsi quali che siano contro una rimunerazione di qualsiasi natura; ogni aeromobile misto, cioè che trasporti nelle suddette condizioni passeggeri e posta, oppure passeggeri e merci, oppure posta e merci è considerato nei due primi casi aeromobile da passeggeri; nel terzo caso aeromobile postale.

Tm: Sono considerati come aeromobili da turismo gli aeromobili esclusivamente utilizzati dai rispettivi proprietari o da loro impiegati sia per uso proprio, sia per uso di persone da essi invitate, ad esclusione di ogni trasporto di passeggeri, posta o merci, che comporti una rimunerazione di natura qualsiasi.

La: Sono considerati aeromobili per lavoro aereo gli aeromobili esclusivamente utilizzati dai rispettivi proprietari o da loro impiegati per uno scopo industriale diverso da quello del trasporto di passeggeri, posta o merci.

Sc: Sono considerati aeromobili da scuola o da allenamento quelli esclusivamente utilizzati per la formazione di nuovi piloti o per allenamento dei piloti muniti di brevetto, con esclusione di ogni altro impiego.

CR: Sono considerati aeromobili da corsa o da record gli aeromobili specialmente costruiti in vista di risultati speciali di carattere sportivo o tecnico, ad esclusione di ogni altro uso qualsiasi.

ES: Sono considerati aeromobili da studio o di prova gli aeromobili specialmente costruiti per esperimentare in volo dispositivi nuovi, escludendo ogni altro impiego quale che sia.

9. — Per ciascun aeromobile destinato a servizio pubblico il R. I. N. A. determina, con le norme che seguono nel presente regolamento, la capacità di compiere date navigazioni in condizioni di efficienza e di sicurezza appieno soddisfacenti, e in conseguenza lo abilita a quelle date navigazioni. L'abilitazione viene confermata o modificata ad ogni conferma della classe secondo i risultati della relativa visita: ma può altresì essere modificata anche indipendentemente dalla visita di classe, in base a quanto viene più oltre stabilito con l'art. 19.

10. — Le navigazioni alle quali gli aeromobili per servizio pubblico possono essere abilitati sono le seguenti:

1° *Grande navigazione*, « d'alto mare » o « d'alta quota »;

2° *Media navigazione*, « costiera » o « su zone pianeggianti »;

3° *Piccola navigazione*, per voli sui campi e nelle adiacenze.

L'abilitazione alla grande navigazione d'alto mare è normalmente riservata agli idrovolanti, ma può anche essere assegnata, sotto particolari condizioni, ad aeromobili terrestri; così, reciprocamente, l'abilitazione alla grande navigazione d'alta quota, normalmente riservata ad aeroplani terrestri, può essere assegnata ad idrovolanti che soddisfino a requisiti complementari di sicurezza. Altrettanto vale per la media navigazione costiera e per quella su zone pianeggianti.

11. — Prescrizioni specifiche per l'abilitazione alla grande navigazione sono le seguenti:

a) Se l'aeromobile è monomotore, il motore impiegato abbia le caratteristiche di « motore di resistenza » di cui all'art. 10 del *Regolamento per i motori degli aeromobili civili*, o, altrimenti, sia di tipo ben noto per le doti di robustezza e regolarità di funzionamento in prolungato servizio, e come tale sia riconosciuto dall'Istituto.

Se l'aeromobile è plurimotore, i suoi motori abbiano egualmente tali caratteristiche, e soddisfino anche alla condizione che l'aeromobile possa mantenersi in volo rettilineo a m. 500 d'altezza almeno mezz'ora, con peso totale pari ai 7/8 di quello massimo autorizzato, avendo un motore qualsiasi fermo se i motori sono due, tre o quattro; due motori qualsiasi fermi se i motori sono da cinque a otto; tre motori qualsiasi fermi se i motori sono più di otto, assumendo in ciascun caso le condizioni più sfavorevoli.

Se l'aeromobile è plurimotore i servizi dei vari motori siano o possano rendersi indipendenti fra di loro;

b) Nessuno dei motori abbia oltre 800 ore di servizio totale, o 1000 per i motori che soddisfino alle condizioni del 1° capoverso del comma precedente; restando in facoltà dell'Istituto di ammettere una maggiore durata quando il motore dimostri in servizio, alle revisioni, ad apposite prove al banco buona efficienza e grande sicurezza di funzionamento;

c) L'apparato motore, anche funzionando ad andature diverse o a condizioni varie di parzializzazione, non dia luogo ad alcuna vibrazione anormale;

d) L'aeromobile e i suoi motori, se costruiti in Italia dopo il 1° luglio 1929, siano stati sottoposti durante la costruzione alla sorveglianza « speciale » del R. I. N. A.; se costruiti all'estero, abbiano subito prove ufficiali di prototipo e di serie giudicate dal R. I. N.A. equivalenti a quelle che esso prescrive, o, in caso diverso, siano stati assoggettati in Italia, con risultato favorevole, a prove ufficiali secondo le norme del R. I. N. A. o della Regia aeronautica;

e) Sul prototipo dell'aeromobile, e su un esemplare scelto a caso fra quelli di un dato tipo, abbiano avuto luogo con l'elica prevista per ciascun motore in servizio normale le seguenti prove ufficiali (dalle quali possono essere esonerati soltanto gli aeromobili già in servizio, che a giudizio del R. I. N. A. abbiano dato ottima prova delle loro attitudini), oltre le consuete determinazioni di quota di tangenza pratica e tempi di salita, velocità massima e minima a terra ed in quota, autonomia a serbatoi pieni a completo carico commerciale:

1° stabilità e maneggevolezza, con motori in azione e a motori spenti (o a rilento estremo), e per i plurimotori, altresì, con alcuni motori in azione ed altri fermi o a rilento estremo;

2° pendenza minima, in pieno carico, della traiettoria di volo librato (coefficiente di finezza), e nel caso particolare dei plurimotori con uno, due, tre, ecc., motori in azione ed altri fermi o a rilento estremo;

3° comportamento in atmosfera agitata, in un volo a pieno carico di un'ora, con vento di almeno km/h. 60, volando l'aeromobile ad una velocità media intorno agli 8/10 della massima;

4° per gli idrovolanti: comportamento in mare agitato con prove di: distacco a pieno carico con onda di un metro di altezza; ammaramento, flottamento per 20 miglia e relativo governo con uno o più motori fermi (per i plurimotori) con successivi cambiamenti di direzione effettuati in modo tale che alla fine della prova l'idrovolante abbia compiuto un intero giro; navigazione alla cappa per tre ore; stazionamento all'àncora per tre ore, rimorchio a sei nodi per quattro ore, successivamente in tutte le direzioni, con lunghezza di rimorchio pari ad otto volte la lunghezza dello scafo, tutte con 2/3 del carico utile. Prova di manovrabilità in acqua calma compiendo un otto dentro un rettangolo di m. 200 x 100 con gavitelli interni disposti alla distanza di m. 50 fra di loro.

L'idrovolante non deve riportare alcuna avaria che ne renda precaria la sicurezza;

f) L'aeromobile possegga, oltre alla consueta dotazione di strumenti di controllo e di misura, particolarmente efficienti per la lunga navigazione e per l'alta quota, anche la dotazione di istrumenti o dispositivi necessari per il volo senza visibilità, ed abbia compiuto un esperimento in volo atto a dimostrare la idoneità di tali dotazioni al loro scopo e la buona installazione degli strumenti, sotto il controllo del R. I. N. A.;

g) Nel caso particolare degli idrovolanti:

1° il peso totale non sia inferiore a kg. 5000;

2° lo scafo e i galleggianti abbiano una riserva di galleggiabilità pari almeno all'80 % del dislocamento in pieno carico; siano muniti di paratie stagne atte ad assicurare il galleggiamento anche con un compartimento in libera comunicazione con l'acqua, se in pieno carico, e con due se a carico ridotto (cioè senza combustibile ed olio); dispongano di un sistema per esaurimento della sentina e delle infiltrazioni di acqua, con prevalenza di almeno m. 5, di tipo e potenzialità approvati dal R. I. N. A., e che non possa essere adibito a servizio del combustibile;

3° la quota di tangenza pratica in pieno carico per l'impiego non sia inferiore a m. 2500 per l'abilitazione all'alto mare, a m. 4000 per quella all'alta quota;

4° il tempo di salita a m. 2000 non superi 30' per l'abilitazione all'alto mare, e 20' per quella all'alta quota;

5° la velocità di ammaramento e il tempo di distacco non siano superiori a:

						Tempo di distacco
km/h.	110 per peso totale	fra . . .	tonn.	5 e 10		40″
id.	115 id.	fra . . .	id.	10 e 20		55″
id.	125 id.	superiore a	id.	20		70″

La velocità minima all'ammaramento, ove non possa essere determinata con misure dirette, sarà assunta pari a 9/10 della velocità di distacco con pieno carico in aria ed acqua calma;

6° la pendenza minima di volo librato di cui al comma e), 2°, non superi in pieno carico e con elica, o eliche, a spinta nulla:

per monomotori	1: 7,5
per bimotori	1: 7
per trimotori	1: 6,5
per quadrimotori e oltre	1: 6

7° l'impianto R. T. abbia portata normale non inferiore a km. 500, permetta le comunicazioni anche con le navi mercantili, e sia tale da poter continuare il servizio anche con l'idrovolante in acqua, avendo in tal caso portata non inferiore a km. 360; abbia particolari costruttivi di robustezza sufficiente per poter continuare il servizio anche dopo l'ammaramento in acqua agitata;

8° esistano a bordo apprestamenti razionali per il salvataggio delle persone, ed in particolar modo uscite di sicurezza dallo scafo o dalla fusoliera, di pronta apertura anche ad idrovolante fortemente inclinato o sovrimmerso, sistemazioni adeguate per la dotazione di salvagente, per il trasporto di un battello pneumatico, per le segnalazioni di soccorso, per la riserva d'acqua e di viveri;

h) Nel caso particolare di aeroplani terrestri:

1° il complesso di atterramento sia predisposto in modo da ridurre più che sia possibile il pericolo di capovolgimento nel caso di una discesa di fortuna su un terreno malagevole, e quello dell'urto della estremità delle ali su terreno in pendìo: le ruote siano munite di freno;

2° la quota di tangenza pratica non sia inferiore a m. 4500;

3° il tempo di salita a m. 2000 non superi 15';

4° la pendenza minima di volo librato di cui al comma e) 2° non superi in pieno carico con elica, o eliche, a spinta nulla:

per monomotori	1: 9,5
per bimotori	1: 9
per trimotori	1: 8,5
per quadrimotori ed oltre	1: 8

5° per l'abilitazione all'alto mare l'aeroplano terrestre sia munito di dispositivi debitamente approvati dal R. I. N. A. che diano buon affidamento di permettere all'aeromobile di discendere in acqua senza capovolgersi, di galleggiarvi in pieno carico per una durata di almeno 24 ore, anche con mare agitato, e di continuare le comunicazioni R. T., nonchè valersi degli altri mezzi per segnalazioni di soccorso, anche essendo in acqua. Sia particolarmente curata la robustezza e la tenuta stagna del compartimento estremo della fusoliera; e siano inoltre soddisfatte le condizioni indicate nei capiversi 7 e 8 del comma precedente.

12. — Prescrizioni specifiche per l'abilitazione alla media navigazione sono le seguenti:

a) Il motore o i motori e i loro accessori diano pieno affidamento, a giudizio del R. I. N. A., di robustezza e di regolarità di funzionamento, anche se di tipo non recente, e non diano luogo a vibrazioni anormali;

b) L'aeromobile, oltre alla consueta dotazione di strumenti di controllo e di misura, la cui efficienza e buona installazione siano accertate dal R. I. N. A., possegga anche gli strumenti e dispositivi necessari per il volo senza visibilità restando facoltativa l'esecuzione di una loro verifica in volo;

c) Il prototipo dell'aeromobile o un esemplare del tipo scelto a caso abbia subìto, oltre le consuete prove per la determinazione della quota di tangenza e tempi di salita, velocità, autonomia, stabilità e maneggevolezza, la prova di comportamento in atmosfera agitata con un volo di un'ora a pieno carico, con vento di almeno km/h. 40, volando l'aeromobile ad una velocità media intorno agli 8/10 della massima e sempre usando l'elica o le eliche previste pel servizio normale. Possono essere dispensati da tale prova i tipi che a giudizio del R. I. N. A. abbiano fornito con l'esperienza di un prolungato servizio ampia garanzia di tenuta all'atmosfera;

d) Nel caso particolare degli idrovolanti:

1° lo scafo o i galleggianti abbiano una riserva di galleggiabilità pari almeno al 50 % del dislocamento in pieno carico; siano muniti di paratìe o divisioni atte ad assicurare il galleggiamento anche con un compartimento in libera comunicazione con l'acqua a carico ridotto (cioè senza combustibile ed olio); dispongano di un sistema per l'esaurimento della sentina e delle infiltrazioni d'acqua con prevalenza di almeno metri 3, di tipo e potenzialità approvati dal R. I. N. A., e che non possa essere adibito a servizio del combustibile;

2° la quota di tangenza pratica non sia inferiore a m. 2200 per l'abilitazione a volo costiero e a m. 2500 per il volo su terra non di alta quota; il tempo di salita a m. 2000 non superi 40' per l'abilitazione al volo costiero, e 25' per volo su terra non di alta quota.

3° la velocità di ammaramento e il tempo di distacco non siano superiori a:

						Tempo di distacco
km/h.	95	per peso totale	fino a	tonn.	5	40″
id.	105	id.	fra	id.	5 e 10	55″
id.	115	id.	fra	id.	10 e 20	70″
id.	125	id.	superiore a	id.	20	85″

La velocità minima all'ammaramento, ove non possa essere determinata con misure dirette, sarà assunta pari ai 9/10 della velocità di distacco in pieno carico con aria ed acqua calma;

4° la pendenza minima di volo librato non superi in pieno carico, con elica o eliche a spinta nulla;

per monomotori	1 : 6,5
per bimotori	1 : 6
per trimotori	1 : 5,5
per quadrimotori e oltre	1 : 5

5° l'impianto R. T. quando previsto, sia tale da poter continuare le comunicazioni anche con idrovolante in acqua, e abbia particolari costruttivi di robustezza sufficiente per poter continuare il servizio anche dopo l'ammaramento in acqua agitata;

6° gli apprestamenti per il salvataggio delle persone rispondano agli stessi requisiti prescritti al comma *g*), 8° dell'art. 11, senza però l'obbligo del trasporto di un battello pneumatico quando l'aeromobile abbia meno di tonn. 5 di peso totale;

7° sul prototipo o su un esemplare del tipo scelto a caso, e sempre che l'esperienza del servizio non abbia già fornito a giudizio del R. I. N. A. sufficienti garanzie, abbiano avuto luogo senza avarie compromettenti la sicurezza le seguenti prove di comportamento in mare agitato, tutte con metà del carico utile: distacco ed ammaramento con onda, flottamento e relativo governo per 10 miglia, navigazione alla cappa per un'ora, rimorchio a 4 nodi per due ore, con lunghezza di rimorchio pari a 8 volte la lunghezza dello scafo, stazionamento all'ancora per due ore. Prova di manovrabilità come al comma *e*), 4° dell'art. 11.

Per gli idrovolanti di meno di tonn. 5 di peso totale le prove abbiano luogo in mare mosso invece che agitato, e la prova di flottamento sia limitata a 5 miglia;

e) Nel caso particolare di aeroplani terrestri:

1° la quota di tangenza pratica non sia inferiore a m. 3000 e il tempo di salita a m. 2000 non superi 20';

2° la pendenza minima di volo librato, a pieno carico con elica o eliche a spinta nulla, non superi:

per monomotori	1 : 8
per bimotori	1 : 7,5
per trimotori	1 : 7
per quadrimotori e oltre	1 : 6,5

3° per il caso di destinazione a navigazione su mare (costiera) l'aeromobile sia munito, oltre che di salvagente, di dispositivi debitamente approvati dal R. I. N. A. che diano buon affidamento di permettergli di discendere in acqua senza capovolgersi, di galleggiarvi per 6 ore a serbatoi vuoti, anche con mare agitato, e di valersi dell'impianto R. T. (quando previsto) e degli altri mezzi di segnalazione di soccorso anche essendo in acqua: sia particolarmente curata la robustezza e la tenuta stagna del compartimento estremo della fusoliera.

13. — Tutte le volte che per gli aeromobili da servizio pubblico per passeggeri, essendo soddisfatte tutte le condizioni prescritte dalla legge e dai regolamenti per la classe e per la navigabilità, manchi qualcuno dei requisiti indicati nell'art. 12, l'abilitazione alla navigazione viene limitata a voli sui campi e nelle adiacenze (piccola navigazione). Per gli aeromobili da servizio pubblico non per passeggeri può invece essere assegnata l'abilitazione alla grande navigazione pur mancando qualcuno dei requisiti di cui all'art. 11, o alla media navigazione pur mancando qualcuno dei requisiti di cui all'art. 12, quando però tali mancanze, a giudizio del R. I. N. A., siano di lieve entità e non costituiscano menomazioni delle attitudini ad un sicuro e regolare servizio, tenuto conto dell'assenza di passeggeri.

14. — L'abilitazione di un aeromobile da servizio pubblico ad una data navigazione viene segnata sul certificato di classe — scritta per esteso o stampigliata — ad ogni conferma della classe, ed è riportata sui fianchi della fusoliera o dello scafo dell'aeromobile mediante le seguenti sigle:

grande navigazione d'alto mare: *G. M.* (in un cerchio colorato celeste);

grande navigazione d'alta quota: *G. Q.* (in un cerchio tracciato in verde);

media navigazione costiera: *m. c.* (in un cerchio tracciato in celeste);

media navigazione su zone pianeggianti: *m. p.* (in un cerchio tracciato in verde);

piccola navigazione: *p.* (in un cerchio tracciato in nero).

15. — Per quelle prove che richiedono speciali condizioni atmosferiche il R. I. N. A. si riserva di rilasciare il certificato provvisorio fino alla esecuzione delle prove stesse.

16. — La conservazione delle caratteristiche prescritte negli articoli precedenti per gli aeromobili da servizio pubblico viene accertata nel corso delle visite periodiche, ed altresì mediante visite o prove da parte dei funzionari del R. I. N. A. ogni qualvolta essi lo ritengano opportuno, ovvero ne vengano richiesti dal direttore d'aeroporto o dagli utenti. In particolare daranno luogo a prove in volo gli accertamenti relativi alle qualità di manovra, al funzionamento dell'impianto R. T. e degli strumenti di bordo, al comportamento dei motori, all'esistenza di vibrazioni anormali, ogni volta che sorga qualche dubbio al riguardo.

17. — Per ciascun tipo di aeromobile o di motore vengono stabiliti dall'Istituto, sulla base dei dati pratici raccolti e controllati, i periodi di servizio — in numero di ore di volo — fra due revisioni consecutive, tenendo il debito conto del numero totale di ore di servizio progressivamente già prestato.

Per aeromobili destinati alla grande navigazione, e quindi anche per i loro motori, il numero di ore fra due revisioni viene tenuto al 90 % di quello per gli aeromobili abilitati alla media navigazione. Inoltre i motori nuovi non potranno essere usati in servizio su aeromobili destinati a grande navigazione prima di aver compiuto un minimo di ore di volo, da fissarsi per ciascun tipo dal R. I. N. A., a titolo di ulteriore collaudo pratico. Quando un certo numero di motori di un nuovo tipo o di una nuova serie abbia compiuto senza incidenti tale primo periodo di controllo, potrà a giudizio del R. I. N. A. venire dispensato il rimanente.

18. — La conservazione dell'abilitazione alla grande e alla media navigazione è altresì subordinata alle seguenti condizioni:

a) manutenzione assidua e scrupolosa dell'aeromobile, sui motori, strumenti, accessori;

b) annotazione su apposito registro — presso lo scalo di armamento o di base — dei rilievi ed osservazioni del personale di volo dopo ciascuna navigazione, registro a completa disposizione dei funzionari del R. I. N. A., cui anche il personale di scalo, a ciò autorizzato dal proprietario o dalla società proprietaria, ha l'obbligo di dare precisi ragguagli;

c) pesata dell'aeromobile dopo ogni grande revisione o riparazione e verifica del centramento;

d) verifiche saltuarie, in volo o a terra secondo il caso, circa gli strumenti, impianti vari, dotazioni di bordo, compensazione delle bussole, con modalità formanti oggetto di particolari disposizioni tecniche del R. I. N. A.;

e) eventuali prove di volo per accertamenti dei requisiti prescritti quando vi siano motivi per ritenerli menomati;

f) prove al banco o in volo dei motori dopo revisione: prove speciali per i motori che abbiano superato le 800 o le 1000 ore di volo a seconda del caso, quando s'intenda mantenerli su aeromobili di grande navigazione, secondo modalità formanti oggetto di particolari disposizioni tecniche del R. I. N. A.

19. — Quando manchi qualcuno dei requisiti di cui agli articoli 11 e 12, o quando il numero di ore di servizio fra le revisioni dell'aeromobile o dei motori superi quello prescritto, o infine quando non siano rispettate le condizioni di cui all'art. 18, l'abilitazione dell'aeromobile alla grande o media navigazione non può essere convalidata e l'aeromobile viene invece abilitato alla media o alla piccola navigazione, secondo il caso. Può tuttavia essere concessa all'interessato, prima di segnare sul certificato di classe e sull'aeromobile la nuova abilitazione, una proroga di 10 giorni al massimo per l'esecuzione di modifiche, cambi di motori o di strumenti, riparazioni, che a giudizio del R. I. N. A. siano effettuabili dentro tale termine ed atte a ripristinare le condizioni necesarie per la conservazione dell'abilitazione già posseduta. Ove tale giudizio non sia favorevole, oppure le verifiche e le prove al termine della proroga e dei lavori compiuti non diano risultato soddisfacente, viene segnata la nuova abilitazione, restando subordinato il ripristino di quella primitiva — se e quando l'interesasto volesse conseguirlo — ai risultati di una revisione dell'aeromobile.

20. — Il R. I. N. A. declina ogni responsabilità per errori di giudizio, omissioni o negligenze del proprio personale tecnico ed amministrativo.

B) Sorveglianza di costruzione.

21. — La sorveglianza di costruzione da parte dei funzionari del R. I. N. A. si estende a tutte le parti dell'aeromobile e del gruppo motopropulsore, ed a tutti gli accessori di allestimento.

Tutti i materiali impiegati nella costruzione devono essere provati in armonia con le prescrizioni dei regolamenti tecnici dell'Istituto: vengono controllati, in particolare, i trattamenti termici degli elementi metallici.

Quando pezzi importanti dell'aeromobile o del gruppo motopropulsore sono costruiti in zone diverse da quella in cui ha luogo la costruzione principale, i funzionari di tali zone ne vengono avvertiti perchè possano effettuare le prove dei materiali e la sorveglianza di fabbricazione.

Devono essere forniti all'ufficio aeronautico del R. I. N. A., incaricato della sorveglianza, i disegni d'insieme e di particolari e tutti gli altri documenti tecnici atti a dare le necessarie indicazioni per la condotta della sorveglianza. In particolare deve essere documentata la perfetta corrispondenza della costruzione a quella del prototipo e alle modifiche per questo debitamente approvate.

Quando la costruzione sia precisamente quella del prototipo, deve esserne preventivamente sottoposto al R. I. N. A., in doppia copia, il progetto originario, corredato dei disegni d'insieme e dei principali particolari, dei calcoli aerodinamici (nonchè dei risultati delle prove alla galleria del vento), di quelli costruttivi, delle relazioni, distinte dei pesi, ecc. Sarà considerato come prototipo ogni aeromobile in cui siano introdotte, rispetto a quelli che lo hanno preceduto, modifiche aerodinamiche o costruttive che alterino sensibilmente le qualità di volo, il centramento, i pesi.

La sorveglianza dei funzionari sarà continua per tutta la durata della costruzione; nel corso di essa i funzionari do-

vranno assicurarsi che la esecuzione proceda in conformità dei piani approvati e che siano eseguite tutte le norme regolamentari.

Prima della messa in opera dei materiali saranno verificate le punzonature di accettazione apposte dai collaudatori; potrà però essere provato di nuovo ogni pezzo che sembrasse difettoso, ed al caso rifiutato. Sarà pure verificato che i principali elementi dell'aeromobile siano contrassegnati con uno stesso numero di serie, impresso in modo indelebile, così da permettere l'ulteriore identificazione di tali elementi (ali, corpo, impennaggi, ecc.).

I funzionari informeranno le parti interessate di tutti i difetti che avranno osservato, prescrivendo, ove occorra, le modificazioni o i rinforzi occorrenti per soddisfare ai regolamenti tecnici. Gli interessati, salvo ricorso al capo reparto aeronautico del R. I. N. A., dovranno attenersi a tali prescrizioni, senza che possa derivare al R. I. N. A. alcuna responsabilità per gli eventuali oneri o per le conseguenze delle prescrizioni medesime.

Al termine di tutti i lavori e delle prove di collaudo a terra e in volo il funzionario incaricato redigerà un rapporto completo e particolareggiato che il capo ufficio trasmetterà al reparto aeronautico per le decisioni circa l'assegnazione della classe, e, nel caso di aeromobili per servizi pubblici, circa l'abilitazione ad una data navigazione.

È sempre in facoltà del reparto aeronautico del R. I. N. A. di fare eseguire, sia durante la costruzione, sia a costruzione finita e prima del rilascio dei certificati, una o più ispezioni straordinarie all'infuori di quelle dei funzionari normalmente incaricati della sorveglianza, da funzionari superiori a ciò delegati.

22. — Perchè la costruzione di un aeromobile da classificare nel R. I. avvenga sotto la sorveglianza dell'Istituto, dovrà esserne fatta domanda al reparto aeronautico prima che la costruzione sia iniziata.

23. — A costruzione ultimata l'aeromobile sarà sottoposto alle prove di volo richieste per il rilascio del certificato di navigabilità e, se del caso, per l'abilitazione ad una data navigazione; saranno particolarmente verificate le qualità di distacco, di atterramento (o di ammaramento per gli idrovolanti), di manovrabilità in volo, la velocità massima e minima, la pendenza minima di volo librato, con apposite prove che potranno essere richieste per ogni singolo aeromobile.

Potranno inoltre essere prescritte, al termine o nel corso dei collaudi, altre prove complementari intese ad accertare l'equilibrio in varie condizioni di carico, la maneggevolezza e l'assenza di vibrazioni anormali con diversi regimi del motore, o, in caso di plurimotori, con uno o più motori fermi, il buon funzionamento degli strumenti.

A tutti i voli i funzionari del R. I. N. A. hanno pieno diritto di prendere parte e di dare le direttive per il loro svolgimento, del quale devono essere messi in grado di rendersi pieno conto.

Nel caso particolare degli idrovolanti i collaudi saranno integrati da una prova di galleggiabilità in pieno carico della durata di 6 ore.

24. — Per i collaudi dei materiali e degli accessori o parti varie staccate possono essere riconosciute le prove eseguite da altri Istituti o Enti, di cui vengano presentati i relativi certificati.

25. — In caso di rifiuto da parte degli interessati ad attenersi alle prescrizioni degli articoli 21, 22, 23 e 24, rimane in facoltà del reparto aeronautico di negare la classificazione o di assegnarla senza il distintivo di sorveglianza di cui all'art. 31 e seguenti.

C) **Aeromobili non costruiti sotto la sorveglianza dell'Istituto.**

26. — Quando l'aeromobile fosse già costruito o in avanzata costruzione il funzionario del R. I. N. A. lo sottoporrà ad accurata e rigorosa visita di prima classificazione, verificando che esista la piena identità col prototipo e procedendo a tutte quelle operazioni di verifica e di collaudo dei materiali che riterrà necessarie. Gli interessati dovranno seguire tutte le prescrizioni che venissero loro fatte per l'ottemperanza ai regolamenti in vigore.

27. — A costruzione e visite ultimate l'aeromobile sarà sottoposto alle prove di cui all'art. 23, con identici criteri.

28. — In caso di rifiuto da parte degli interessati ad attenersi alle prescrizioni degli articoli 26 e 27 rimane in facoltà del reparto aeronautico del R. I. N. A. di negare la classificazione all'aeromobile.

29. — Al compimento di tutte le operazioni indicate il funzionario redigerà un rapporto di vista e di prova che per tramite dell'ufficio verrà trasmesso al reparto aeronautico e in base al quale sarà deciso circa la classificazione, e, se del caso, sull'abilitazione ad una data navigazione. Il reparto si riserva però sempre, prima del rilascio dei certificati, la facoltà di sottoporre l'aeromobile ad ispezioni straordinarie, secondo è detto nell'ultimo capoverso dell'art. 21.

D) **Distintivi speciali.**

30. — Per gli aeromobili che soddisfano a requisiti speciali indicati negli articoli che seguono è prevista l'assegnazione di distintivi coi quali l'aeromobile viene contrassegnato sia nel certificato di classe, sia nel Libro registro.

31. — Agli aeromobili costruiti sotto la sorveglianza del R. I. N. A. è conferito il distintivo ✠.

32. — Agli aeromobili multimotori che posono mantenersi per un'ora in volo orizzontale rettilineo a m. 1000 d'altezza, con tutto il carico commerciale e con un quarto del peso totale di combustibile quando sia fermo un gruppo motore indipendente qualsiasi, se l'aeromobile ha due, tre o quattro motori indipendenti, due gruppi motori se ne ha da cinque a otto, tre gruppi motori se ne ha più di otto, è conferita la caratteristica ⊔ intorno alla lettera della categoria.

33. — Gli idrovolanti a scafo o a galleggianti forniti di paratie indeformabili, in numero sufficiente a permettere il galleggiamento in pieno carico con uno qualsiasi dei compartimenti in libera comunicazione con l'acqua, è conferito il distintivo ○ intorno alla prima lettera della suddivisione.

Quando il numero di paratie stagne sia sufficiente ad assicurare il galleggiamento con due compartimenti quali che siano in libera comunicazione con l'acqua, viene assegnato il distintivo ◎

34. — Il distintivo ◇ intorno all'ultima lettera della suddivisione indica per gli aeromobili da passeggeri l'efficienza di predisposizioni atte a prevenire e ad estinguere gli incendi in più a quelle regolamentari.

35. — Per gli aeromobili su cui siano montati motori « di resistenza », viene apposto a destra della lettera di categoria un indice numerico indicante il numero di volte che il prototipo del motore ha subìto la prova di 50 ore; la lettera della categoria viene sbarrata col tratto /.

36. — Agli aeroplani con carrello di atterramento distaccabile o rientrabile, e muniti di dispositivi di galleggiabilità, è conferito il distintivo ○ intorno alla prima lettera della suddivisione.

Gli aeromobili anfibi sono contrassegnati col distintivo △ intorno alla prima lettera della suddivisione.

E) Conservazione della classe - Visite speciali, ordinarie, occasionali - Revisioni periodiche.

37. — Perchè l'aeromobile possa conservare la sua classe e, nel caso che esso sia da servizio pubblico, la sua abilitazione, deve essere sottoposto da parte dei funzionari del R. I. N. A. a visite periodiche intese ad accertare che esso conservi la piena idoneità al volo, e, se del caso, alla navigazione per cui è abilitato.

Le visite periodiche di classe si distinguono in:

Visite speciali, mediante le quali vengono rigorosamente esaminate tutte le varie parti dell'aeromobile per la verifica del loro stato di conservazione e di funzionamento; esse hanno luogo ogni sei mesi per gli aeromobili da turismo ed ogni tre mesi per tutti gli altri, ma possono altresì aver luogo tutte le volte che sia sorto qualche dubbio sul buono stato dell'aeromobile o di sue parti, o che la visita venga richiesta dal R. I. N. A. o dagli Enti interessati;

Visite ordinarie, intese ad accertare che nulla sia intervenuto nelle condizioni dell'aeromobile da richiedere l'esame minuto e rigoroso che è proprio delle visite speciali, prima che giunga la scadenza normale di queste ultime. Esse devono aver luogo a frequenti intervalli specialmente per aeromobili da servizio pubblico, e possibilmente a non oltre un mese di distanza l'una dall'altra.

Quando una visita ordinaria fa rilevare variazioni sensibili nello stato dell'aeromobile, essa viene trasformata in visita speciale.

Il risultato delle visite speciali viene segnato sul certificato di classe e su quello di navigabilità con l'apposizione del segno V se è concessa la validità, o con quella del segno — se la classe, e quindi la navigabilità, viene sospesa. Le visite ordinarie vengono semplicemente indicate sul foglio intercalare del certificato di classe.

38. — In caso di avarie il R. I. N. A. procede a *visita occasionale* di accertamento di avaria in seguito alla quale indica le riparazioni giudicate necessarie o approva quelle proposte dall'interessato. Quando le avarie comportino riparazioni comprese fra quelle sotto elencate, e in ogni modo non interessino strutture di forza, nè richiedano più di dieci giorni di lavoro normale, può a giudizio dell'ufficio aeronautico competente non farsi luogo alla visita occasionale, nè a sospensione della classe; in caso diverso la classe viene sospesa e viene apposto il segno — sui certificati.

Le riparazioni di cui al precedente capoverso sono:

cambio del motore o di un organo del motore con un motore od organo dello stesso tipo;

cambio di una ruota, di un assale, d'un ammortizzatore o di una gruccia con un organo dello stesso tipo;

cambio di un elemento isolato all'armatura di cellula che sia accessibile senza disintelaggio e senza smontamento preliminare di altri organi dell'apparecchio;

riparazione ad una parte dell'intelaiatura in buono stato di conservazione;

cambio (negli idrovolanti) di un galleggiantino ausiliario, o di una parte del fasciame dello scafo o dei galleggianti, che non interessi le strutture interne, o di elementi isolati di dette strutture con parti dello stesso tipo;

riparazioni (negli idrovolanti) ad elementi isolati delle strutture interne dello scafo o dei galleggianti, alle paratie trasversali, a tratti del fasciame esterno;

cambio di un elemento delle sistemazioni interne o dell'allestimento di bordo (esclusi tutti i dispositivi di comando e relative trasmissioni).

L'interessato ha sempre l'obbligo di informare prontamente l'ufficio competente del R. I. N. A., ed altresì l'ufficio nella cui giurisdizione (1) si è verificata l'avaria o quando l'aeromobile si sia trovato a navigare in condizioni non permesse dalla sua categoria, perchè possa eventualmente essere effettuata la visita e perchè possano essere sorvegliati i lavori di riparazione.

Lo stesso obbligo sussiste sempre se la classe è decaduta; il funzionario del R. I. N. A. procede al termine dei lavori a visita speciale per poter rinnovare la validità dei certificati che avrà naturalmente la nuova decorrenza dalla data della visita, sempre che questa abbia avuto risultato favorevole. Se la classe non è decaduta e se il funzionario non ritiene che altre ragioni impongano una visita speciale, si fa luogo a visita ordinaria segnandola sul foglio intercalare del certificato di classe ed annotando un cenno sulle riparazioni effettuate.

In ogni caso potranno essere richieste prove al punto fisso dei motori, prove di galleggiabilità e tenuta dei galleggianti (nel caso di idrovolanti) a cui siano stati eseguiti i lavori, ed in fine prove di volo.

39. — L'aeromobile deve essere assoggettato a periodi di revisione in tempi determinati volta per volta d'accordo fra l'utente e l'ufficio compente del R. I. N. A.; per l'entrata in revisione valgono norme analoghe a quelle dell'articolo precedente, e pertanto non si farà luogo a decadenza della classe quando la revisione non interessi strutture di forza ed il periodo di revisione non si prolunghi oltre dieci giorni di la-

---

(1) **Elenco degli uffici del Registro italiano navale ed aeronautico presso cui si svolge il Servizio aeronautico:**

Città	Sede	N. Tel.	Zona di competenza
Roma	Palazzo Casse di Risparmio - Piazza Dante	71-151 71-152 71-153	Lazio, Umbria, Abruzzi Sardegna.
Torino	Via Amedeo Avogadro, 26 .	50-383	Piemonte, meno le provincie di Novara e Vercelli.
Genova. . . .	Via Petrarca, 2.	55-403	Liguria.
Milano	Piazza Cardinal Ferrari, 4 .	53-344	Lombardia, provincie di Novara e Vercelli.
Venezia . .	Villa Anna, Riviera San Nicolò, 9 - Lido	90-30	Veneto, Alto Adige, Marche.
Trieste . . .	Via Rossini, 2 . .	50-60	Venezia Giulia, provincia di Zara.
Bologna . . .	Viale Albergati, 10	11-76	Emilia.
Livorno . . .	Palazzo S. Francesco, Via del Tempio	25-498	Toscana.
Napoli	Piazzale Stazione Marittima	35-58	Campania, Basilicata, Calabria.
Palermo . . .	Via Emerico Amari, 47. . .	..	Sicilia.
Brindisi . .	Corso Garibaldi, 9	—	Puglie e Albania.
Tripoli	Lungo Mare Volpi, 10 . . .	—	Tripolitania.
Barcellona . .	Calle José A. Clavè 9 101. .	—	Spagna.
Costantinopoli	Tidjarel Han, 25 Perchembè Bazar - Galata	—	Turchia.

Nei paesi esteri ove il R. I. N. A. non ha proprie rappresentanze il servizio aeronautico per suo conto può essere disimpegnato a cura degli uffici aeronautici di Registri associati in A. I. R.

L'indirizzo telegrafico è per tutti gli uffici in Italia: NAVAERO, seguito dal nome della città.

voro normale. Il competente ufficio del R. I. N. A. deve sempre essere avvertito dell'entrata in revisione di un aeromobile per sorvegliarne l'andamento.

40. — Per ciascuna visita speciale od occasionale il funzionario compilerà in doppio il rapporto di visita, di cui una copia per l'ufficio aeronautico di cui fa parte il funzionario, ed una da rimettersi al reparto.

Quando abbiano avuto luogo prove di volo verrà annessa al rapporto almeno una cartina barografica relativa ad una prova di salita.

Nel caso di entrata in revisione dell'aeromobile senza vera e propria visita verrà redatta ed inviata al reparto una semplice comunicazione di decadenza della classe, ove questa abbia avuto luogo, con l'indicazione del carattere e della presunta entità della revisione.

41. — Quando la visita speciale non abbia potuto aver luogo, allo scadere dei tre mesi (sei mesi per gli aeromobili da turismo) dalla precedente, la classe decade automaticamente e con essa la navigabilità.

42. — Il presente regolamento completo dell'Appendice che segue e che ne forma parte integrante annulla e sostituisce la parte prima e la parte terza del *Regolamento provvisorio del servizio aeronautico,* 1928, del R. I. N .A.

APPENDICE AL REGOLAMENTO PER IL SERVIZIO AERONAUTICO

A) Rilascio dei documenti di navigabilità e di classe.

1. Prima classificazione. — Per la prima classificazione di un aeromobile già costruito che non abbia potuto essere sottoposto a sorveglianza del R. I. N. A., o di uno dei registri con esso associati in A. I. R., l'interessato deve avanzare domanda al reparto aeronautico del R. I .N. A. pel tramite del competente ufficio aeronautico, riempendo uno degli stampati mod. V-1 (Domanda di visita per classificazione di aeromobili), che viene riprodotto nell'allegato 1. L'elenco degli uffici aeronautici del R. I. N. A., e delle relative zone di competenza figura in nota all'art. 38 del presente regolamento.

Insieme alla domanda l'interessato deve presentare i documenti che comprovino l'omologazione del prototipo dell'aeromobile e la sorveglianza della costruzione da parte di un ente a ciò autorizzato (in Italia la Direzione generale delle costruzioni e degli approvvigionamenti del Ministero dell'aeronautica); dovranno essere inoltre forniti a richiesta del R. I. N. A. i disegni, i calcoli, le relazioni, i risultati di prove ed ogni altro documento inteso a dimostrare la buona costruzione dell'aeromobile.

2. Sorveglianza della costruzione. — Per gli aeromobili di serie da mettere in costruzione, l'interessato deve avanzare domanda al reparto aeronautico, pel tramite del competente ufficio aeronautico, riempiendo uno degli stampati mod. V-2 (Domanda di sorveglianza durante la costruzione e di classificazione di aeromobili) che viene riprodotto nell'allegato 2, e che può valere cumulativamente anche per più aeromobili dello stesso tipo. Anche per gli aeromobili commessi all'estero, ma destinati all'immatricolazione in Italia, è obbligatoria la sorveglianza da parte del R. I. N. A., che potrà provvedervi materialmente per mezzo di uno dei Registri associati; perciò la domanda deve ugualmente essere presentata al reparto aeronautico a cura del committente.

Insieme alla domanda devono essere presentati all'ufficio competente i documenti tecnici necessari per la condotta della sorveglianza e per la verifica dell'identità del prototipo.

3. Aeromobili prototipi. — Oltre alla domanda sul modulo V-2 per la sorveglianza della costruzione, deve essere avanzata al reparto aeronautico una domanda in carta libera intesa a chiedere l'esame del progetto e l'omologazione da effettuare a suo tempo, unendovi la relazione generale sul progetto, corredata al minimo dei seguenti documenti:

a) relazione descrittiva dell'aeromobile, che giustifica la scelta delle formule, dei sistemi di costruzione, dei profili alari, ecc.;

b) relazione dei calcoli aerodinamici, basati essenzialmente sui risultati delle prove al tunnel del modello dell'aeromobile.

Detta relazione deve essere chiara e completa in modo tale da permettere facilmente qualsiasi verifica;

c) relazione dei calcoli statici riguardanti la cellula, la fusoliera (o scafo), gli impennaggi, gli organi di atterramento (o i galleggianti) eseguiti secondo le norme del R. I. N. A. e con i coefficienti stabiliti per la categoria nella quale si desidera la classifica dell'aeromobile;

d) disegni descrittivi dell'aeromobile comprendenti al minimo:

1° le tre viste d'insieme (alla scala 1 a 10 o 1 a 50), secondo le dimensioni dell'aeromobile);

2° le installazioni dei posti dell'equipaggio e dei passeggeri;

3° installazione dei gruppi motopropulsori, dei serbatoi e degli schemi delle tubazioni;

4° installazione degli equipaggiamenti di bordo in generale e dei sistemi per prevenire o combattere gli incendi in particolare;

5° ripartizione dei pesi dell'apparecchio;

c) piani di costruzione dell'aeromobile, comprendenti al minimo i seguenti disegni tutti in doppia copia:

1° disegno d'insieme e particolari della cellula;

2° disegno d'insieme e particolari della fusoliera (o scafo);

3° disegno d'insieme e particolari degli impennaggi;

4° disegno d'insieme e particolari degli organi di atterramento (o galleggianti);

5° disegno d'insieme e particolari dei castelli motori ed installazione dei gruppi motopropulsori.

4. Certificato di classe. — Sulla base del rapporto di visita e, per gli aeromobili costruiti sotto sorveglianza del R. I. N. A. o di uno dei Registri associati, del rapporto di fine lavori, il reparto aeronautico concede la classificazione se il suo giudizio risulta favorevole e se nulla vi si oppone a tenore dei regolamenti, e rilascia il relativo certificato, che viene riprodotto, pagina per pagina, nell'allegato 3, e in cui vengono inseriti i distintivi speciali conferiti nonchè, per gli aeromobili da servizio pubblico, l'abilitazione ad una data navigazione.

5. Certificato di navigabilità. — La domanda di prima classificazione di un aeromobile vale altresì per il rilascio del certificato di navigabilità, che è perciò superfluo chiedere a parte. Nel caso che sia richiesta l'emissione di un certificato di navigabilità per un aeromobile già classificato, il cui certificato antecedente non sia più reperibile od utilizzabile, può essere avanzata domanda o in carta libera o su uno degli stampati mod. V-1 sostituendo in questo alla parola *classificazione* le parole *Rilascio di certificato di navigabilità.*

Per tale rilascio è necessario presentare a suo tempo due copie di fotografie di formato 9 x 12 dell'aeromobile visto di fianco; dovranno essere ben visibili le marche di nazionalità e d'immatricolazione.

6. Certificato provvisorio di navigabilità. — In attesa di ricevere dal reparto aeronautico il certificato di navigabilità

da consegnare all'interessato, l'ufficio che ha collaudato l'aeromobile può rilasciare un certificato provvisorio con lo stampato mod. V-10, che viene riprodotto nell'allegato 4; tale documento non impegna in alcun modo il R. I. N. A. al rilascio del certificato definitivo, nè è valido per l'immatricolazione nel Registro aeronautico nazionale (Ministero dell'aeronautica, Ufficio aviazione civile e traffico aereo) per la quale occorre che dal R. I. N. A. sia trasmessa autentica copia del certificato definitivo.

Un certificato provvisorio può essere rilasciato, con validità ridotta al numero di giorni strettamente necessario, nel caso di ritiro temporaneo da parte di un ufficio del R.I.N.A. del certificato di navigabilità per verifiche, annotazioni, ecc.

7. Sostituzione di certificati. — Si fa luogo all'annullamento e al ritiro di un certificato di navigabilità, e alla sua sostituzione con uno nuovo, nei seguenti casi:

1° passaggio di proprietà dell'aeromobile;

2° cambio di categoria o suddivisione;

3° esecuzione di modifiche tali da alterare le qualità di volo o di robustezza dell'aeromobile;

4° cambio del tipo del motore;

5° variazione sensibile nella ripartizione dei pesi, e specialmente nell'ammontare del peso a vuoto.

Le modifiche all'aeromobile e il cambio del tipo di motori devono sempre avere l'approvazione preventiva del R.I.N.A.

Nei casi sopra elencati viene annullato e sostituito con uno nuovo anche il certificato di classe.

8. Validità dei certificati. — Perchè i certificati possano restare in regolare corso di validità occorre che allo scadere del prescritto termine di tre mesi (sei per gli aeromobili da turismo) abbia avuto luogo con risultato favorevole la visita speciale, e che ne sia fatta l'annotazione nella quarta pagina dei certificati.

Quando l'aeromobile abbia subito un'avaria con carattere di gravità, o che interessi le strutture di forza, o infine che richieda più di dieci giorni di lavoro normale per la riparazione, oppure quando esso entri in revisione per una durata presunta di oltre dieci giorni di lavoro normale, viene indicata sui certificati la decadenza della classe, col segno — nella terza colonna della quarta pagina; effettuata con esito favorevole la visita speciale a fine lavori e le relative prove, sarà di nuovo concessa la validità dei certificati indicandola col segno V sulla loro quarta pagina.

9. Apposizione delle marche da bollo. — Tranne per gli aeromobili il cui proprietario sia esonerato dal bollo con regolare concessione governativa ogni documento rilasciato dal R.I.N.A. e quindi anche i certificati provvisori, devono essere muniti di marca da bollo da L. 5. Ad ogni annotazione di validità conseguente a visita periodica o di ritorno in classe deve essere apposta tale marca da bollo da L. 5, da annullarsi con la data della visita.

Per gli aeromobili di proprietari esonerati dal bollo il diritto all'esonero deve apparire nei certificati mediante l'impressione di un apposito timbro.

B) Diritti, spese e indennità.

10. — I diritti da corrispondere al R. I. N. A. sono stabiliti nelle tariffe:

a) per gli aeromobili;

b) per i motori,

quando aeromobili o motori siano stati costruiti sotto sorveglianza del R. I. N. A.

Negli altri casi i diritti sono stabiliti sulla base delle stesse tariffe *A*) e *B*) con le variazioni che vengono più oltre indicate.

11. — Per gli aeromobili i diritti stabiliti secondo la tariffa seguente in relazione al peso a vuoto dell'aeromobile, intendendosi per peso a vuoto quello dell'aeromobile completo, in ordine di volo, con acqua e olio nei motori e nei radiatori, ma senza equipaggio, carico e dotazioni, e senza altro combustibile che quello necessario per la messa in marcia dei motori.

Tariffa *A*.

Diritti di prima classificazione aeromobili costruiti sotto sorveglianza del R. I. N. A.

(da pagarsi dal costruttore):

Peso a vuoto	Aeromobili: in legno	Aeromobili: metallici
fino a kg. 200	L. 500	L. 750
da kg. 200 a » 400	» 600	» 900
» » 400 » » 600	» 700	» 1050
» » 600 » » 900	» 800	» 1200
» » 900 » » 1200	» 900	» 1350
» » 1200 » » 1600	» 1000	» 1500
» » 1600 » » 2000	» 1100	» 1650
» » 2000 » » 2500	» 1200	» 1800
» » 2500 » » 3000	» 1300	» 1950
» » 3000 » » 3600	» 1400	» 2100
» » 3600 » » 4200	» 1500	» 2250
» » 4200 » » 5000	» 1600	» 2400

Per ogni kg. 1000, o frazione di kg. 1000, in più, aumento di L. 100 e 150 rispettivamente.

Per gli aeromobili da turismo le tariffe su riportate vengono ridotte del 40 %.

12. — Per i motori i diritti sono stabiliti secondo la tariffa seguente, in relazione con la potenza omologata (internazionale) del tipo.

Tariffa *B*.

Motori costruiti sotto sorveglianza del R.I.N.A.

(da pagarsi dal costruttore):

Potenza	Diritti
fino a HP 20	L. 300
da » 20 a 50	» 450
» » 50 » 100	» 600
» » 100 » 150	» 700
» » 150 » 200	» 800
» » 200 » 300	» 900
» » 300 » 400	» 1000

Per ogni 100 HP o frazione di 100 HP in più, aumento di L. 100.

Per i motori destinati ad aeromobili da turismo i diritti sono ridotti del 50 %.

13. — Per gli aeromobili o motori prototipi le tariffe *A* e *B* vengono aumentate del 50 %.

14. — Per aeromobili e motori, completi di lavoro e di montamento, le verifiche o prove di funzionamento, consumo e simili dànno luogo a diritti da stabilirsi volta per volta, ma in ogni caso non inferiori a L. 75 per giorno e per funzionario incaricato.

15. — Per sorveglianza durante costruzione o collaudo di apparecchi od organi accessori e di parti staccate, quando la costruzione non avvenga nello stesso stabilimento ove si costruisce l'aeromobile o il motore, e per collaudi di materiali fuori di detto stabilimento, i diritti da corrispondere al R. I. N. A. sono fissati nella misura del 0,5 per cento sul valore fatturato col minimo di L. 25. Lo stesso diritto si

applica alle parti costruite come dotazione di ricambio per aeromobili e motori, anche se fabbricate nello stesso stabilimento.

16. — Per la prima classificazione degli aeromobili costruiti senza sorveglianza da parte del R. I. N. A., sempre che sia giustificata la mancanza di tale sorveglianza, si applica la tariffa *A* con la riduzione del 50 %; tale diritto è da pagarsi dal proprietario.

17. — Per il rilascio del certificato di navigabilità compete il diritto fisso di L. 40, più L. 5 per la targhetta da fissare a bordo dell'aeromobile; tali diritti sono dovuti anche nel caso di sostituzione del certificato e della targhetta.

18. — Sono sempre a carico degli interessati le spese incontrate dal reparto aeronautico o dai funzionari nell'adempimento del loro mandato, in esse comprese le spese di viaggio e le indennità di trasferta a norma dei regolamenti interni dell'Istituto, per i quali sono da rimborsare le spese di viaggio con le accessorie in 1ª classe per gli ispettori e i periti superiori, in 2ª classe per l'altro personale.

La indennità di trasferta giornaliera è di L. 100 per gli ispettori superiori, di L. 90 per gli ispettori di zona, periti superiori, ispettori ordinari capi di uffici zona o di uffici autonomi; di L. 80 per gli ispettori ordinari e il capo contabile; di L. 60 per gli allievi ispettori e i periti ordinari; di L. 50 per tutti gli altri funzionari di ruolo, esclusi i fattorini pei quali è di L. 40. L'indennità viene ridotta a metà se il viaggio è stato inziato dopo le ore 20 o compiuto al ritorno prima delle ore 12.

Per i viaggi compiuti facendo ritorno in sede nella stessa giornata compete la diaria ridotta di L. 60 per gli ispettori superiori e di zona, periti superiori (esclusivi); per tutti gli altri funzionari esclusivi e non esclusivi L. 40; per i fattorini e gli avventizi L. 25.

Per le visite o ispezioni in giorno festivo o in ore notturne è dovuto un diritto fisso di L. 40; questo diritto aggiuntivo si applica per i giorni dichiarati festivi nel calendario ufficiale dello Stato e per le visite che hanno luogo fra le 20 e le 7 di qualunque stagione.

Sono invece sempre a carico del R. I. N. A. le eventuali indennità di volo ai funzionari.

19. — Il pagamento dei diritti, delle spese e delle indennità dovrà essere eseguito dagli interessati alla presentazione dei relativi mandati di pagamento, integralmente, cioè per la cifra che figura nei mandati stessi; salvo il diritto di reclamo per il rimborso di quanto sia stato per errore percepito in più.

In caso di inadempienza il R. I. N. A. si riserva piena facoltà di rifiutare la consegna dei certificati di classe o di altri documenti, di rifiutare la vidimazione, dichiarare la decadenza della classe e pubblicare tale decadenza nel Libro registro e nei supplementi nonchè di sospendere le sue prestazioni all'utente inadempiente; si riserva altresì di procedere a sensi di legge per la riscossione delle somme dovutegli.

20. — Per i servizi di visita degli aeromobili e di sorveglianza durante riparazioni le tariffe sono stabilite secondo il concetto di forfaits basati sull'attività degli aeromobili in dipendenza del servizio che essi prestano, ad eccezione degli aeromobili da turismo e di quelli per scuola civile, per i quali il forfait viene determinato in una somma annua quale che sia l'attività di volo; il diritto deve essere corrisposto anche per gli aeromobili con classe decaduta. Dai forfaits sono però escluse le visite occasionali per accertamenti di avarie nonchè i collaudi di parti staccate o di materiali fuori dello stabilimento dove si eseguono le riparazioni, verrà volta per volta spiccato apposito conto di liquidazione extra forfait; sono invece comprese nel forfait le visite per il ripristino della classe dopo compiute le riparazioni, nonchè per le vidimazioni o il rinnovo del certificato di navigabilità.

21. — Per gli aeromobili di linee aeree e per gli aeromobili in servizio pubblico i diritti sono percepiti trimestralmente in base ai chilometri volati da ciascun apparecchio nel trimestre, secondo la tariffa seguente:

TARIFFA *C*.

Diritti per visita e sorveglianza di aeromobili per linee aeree e per gli aeromobili in servizio pubblico

(da pagarsi dal proprietario):

Potenza	per km. volato
fino a HP 300	L. 0,05
da » 300 a 600	» 0,06
» » 600 » 900	» 0,07

Per ogni HP 300, o frazione di HP 300, di potenza motrice in più, aumento di L. 0.01 per chilometro volato.

22. — Per gli aeromobili delle scuole civili destinati ad allievi civili e per gli aeromobili da turismo i diritti sono percepiti annualmente, anticipati, secondo la tariffa seguente:

TARIFFA *D*.

Diritti per visita e per sorveglianza di riparazioni per aeromobili da scuola e da turismo

(da pagarsi dal proprietario):

Potenza	Annuo
fino a HP 50	L. 100
da » 50 a 100	» 150
» » 100 » 150	» 200
» » 150 » 200	» 300

Per HP 50, o frazione di HP 50 in più, aumento di L. 100 annue.

23. — Per gli aeromobili di ogni altro tipo si applica la tariffa *G*, valutando i chilometri volati mediante il prodotto delle ore di volo compiute in ciascun trimestre per la velocità media, ragguagliata al 75 % della velocità massima risultante dai collaudi in volo.

24. — Per le visite occasionali di accertamento di avarie i diritti dovuti al R. I. N. A. sono di L. 100 al giorno, ma vengono ridotti a L. 50 quando la visita abbia carattere di semplice ispezione e si svolga in un aeroporto. Egualmente a L. 50 ammontano i diritti di sopraluogo per le visite di riclassificazione di aeromobili la cui classe sia decaduta o per quelle necessarie per la sostituzione del certificato di navigabilità nei casi previsti dall'art. 7 della presente Appendice.

25. — Per il rilascio di qualsiasi documento tecnico, quali: certificati provvisori di navigabilità, duplicati dei certificati di classe, certificati di collaudo di motori, copie di rapporti di visita, verbali di prove, perizie, è dovuto al R. I. N. A. un diritto fisso di L. 25 per ciascun documento.

26. — Quanto è disposto negli articoli 18 e 19 vale identicamente per i servizi di visita e di sorveglianza riparazioni coperti dalle tariffe *C* e *D*.

27. — I diritti e spese di cui ai precedenti articoli possono essere assoggettati a coefficienti di maggiorazione per le operazioni eseguite all'estero, quanto necessario per i compensi dovuti ai periti locali.

ALLEGATI.

ALLEGATO N. 1
al Regolamento per il servizio aeronautico

MOD. V-1
A. I. R.

REGISTRO ITALIANO NAVALE ED AERONAUTICO
per la visita e la classificazione delle Navi, dei Galleggianti e degli Aeromobili

SEDE LEGALE IN ROMA

REPARTO AERONAUTICO

DOMANDA DI VISITA PER CLASSIFICAZIONE DI AEROMOBILI.

Il sottoscritto, domiciliato a . . . . *domanda che sia sottoposto, da parte dei Tecnici del* Reparto Aeronautico *del* REGISTRO ITALIANO *a visita per la* classificazione *l'aeromobile* (1) . . . . *del tipo* (2) . . . . *con N.* . . . . *motor* (3) . . . .

La visita è richiesta per il . . . . *e giorni successivi presso* . . . .
La precedente visita ha avuto luogo a . . . . *il* . . . .

La presente domanda è fatta in base alle norme e condizioni specificate nei Regolamenti del R. I. N. ed A. di cui il sottoscritto dichiara di aver preso esatta conoscenza e che accetta incondizionatamente, con particolare riguardo alla clausola seguente:

« Il R. I. declina ogni responsabilità per errori di giudizio, omissioni o negligenze del proprio personale tecnico ed amministrativo ».

Il sottoscritto si obbliga inoltre di pagare all'amministrazione del REGISTRO ITALIANO *tutte le spese e i diritti che saranno fissati dal Reparto medesimo*.

. . . . *li* . . . . 19. . .

IL PROPRIETARIO.

(1) Marca e numero di immatricolazione.
(2) Indicare il servizio a cui è destinato.
(3) Tipo e potenza dei singoli motori.

ALLEGATO N. 2
al Regolamento per il servizio aeronautico

MOD. V-2
A. I. R.

REGISTRO ITALIANO NAVALE ED AERONAUTICO
per la visita e la classificazione delle Navi, dei Galleggianti e degli Aeromobili

SEDE LEGALE IN ROMA

REPARTO AERONAUTICO

DOMANDA DI SORVEGLIANZA DURANTE COSTRUZIONE E DI CLASSIFICAZIONE DI AEROMOBILE.

Il sottoscritto domanda che sia sottoposto dai Tecnici del Reparto Aeronautico *del* REGISTRO ITALIANO, *a sorveglianza* (1) . . . . *durante costruzione presso* (2) . . . . *per conto d* . . . . *avente domicilio* . . . . *l'aeromobile* (3) . . . . *del tipo* . . . . *portante il numero* . . . . . . *con N.* . . . . . *motor* (4) . . . . *e domanda la classificazione presso il* REGISTRO ITALIANO *coi distintivi speciali* . . . .

La presente domanda è fatta in base alle norme e condizioni specificate nei Regolamenti del R. I. N. ed A. di cui il sottoscritto dichiara di aver preso esatta conoscenza e che accetta incondizionatamente, con particolare riguardo alle clausole seguenti:

« Il R. I. N. ed A. declina ogni responsabilità per errori di giudizio, omissioni o negligenza del proprio personale tecnico ed amministrativo ».

« La sorveglianza da parte del R. I. non dispensa l'interessato dallo adempire alle condizioni prescritte per la classificazione e dal sottostare alle responsabilità derivanti dalla costruzione ».

Il sottoscritto si obbliga inoltre di pagare all'Amministrazione del REGISTRO ITALIANO *tutte le spese e i diritti che saranno fissati dal Reparto medesimo*.

. . . . *li* . . . . 19 . .

IL COSTRUTTORE

(1) Speciale o ordinaria.
(2) Cantiere, stabilimento, officina.
(3) Indicare il servizio a cui è destinato.
(4) Tipo e potenza dei singoli motori.

Pagina 1.

ALLEGATO N. 3
al Regolamento per il servizio aeronautico

A. I. R.

REGISTRO ITALIANO NAVALE ED AERONAUTICO
per la visita e la classificazione delle Navi, dei Galleggianti e degli Aeromobili civili

SEDE LEGALE E DEL REPARTO AERONAUTICO IN ROMA

CERTIFICATO DI CLASSE

N. ....

Per l'aeromobile ....

Pagina 2.

REGISTRO ITALIANO NAVALE ED AERONAUTICO

A. I. R.

CERTIFICATO DI CLASSE

N. . . . .

Si certifica che l'aeromobile di nazionalità . . . . *immatricolato nel Registro aeronautico nazionale col n.* . . . . *marca di nazionalità e di immatricolazione:*

....

di proprietà del . . . . *eseguite le dovute constatazioni a norma dei vigenti regolamenti del R. I. N. ed A., è stato classificato e notato nel Libro registro del R. I. N. ed A. e in quello A. I. R. con:*

CLASSIFICAZIONE $\frac{\text{R. I.}}{\text{A. I. R.}}$

Categoria . . . . } ......
Suddivisione . . . . }

Distintivi speciali . . . .

Il presente certificato di classe, valevole per tre anni a partire dal . . . ., *sarà considerato nullo ove non siano osservate le prescrizioni dei vigenti regolamenti del R. I. N. ed A.*

Esso è rilasciato alle norme e condizioni specificate nei regolamenti del R. I. N. ed A. di cui l'interessato ha preso esatta conoscenza accettandole incondizionatamente.

Pagina 3.

DESCRIZIONE DELL'AEROMOBILE

Tipo . . . . *Serie* . . . . *N. industriale* . . . .

Luogo ed anno di fabbricazione . . . .

. . . .

Caratteristiche . . . .

. . . .

Apertura . . . .

Lunghezza . . . .

Altezza . . . .

Superficie alare . . . .

Motori N. . . . . . . *Tipo* . . . . $\frac{HP}{N}$ . . . .

Peso a vuoto . . . .

Peso massimo autorizzato . . . .

Dato a Roma, lì . . . .

IL CAPO REPARTO AERONAUTICO

. . . .

Pagina 4.

VISITE SPECIALI

Località	Data	Motivo e risultato	Firma del funzionario

ALLEGATO N. 4
al Regolamento per il
servizio aeronautico

MOD. V-10
A. I. R.

REGISTRO ITALIANO NAVALE ED AERONAUTICO

REPARTO AERONAUTICO.

Ufficio Aeronautico di . . . .

CERTIFICATO PROVVISORIO DI NAVIGABILITÀ

Rilasciato all'aeromobile . . . .

Tipo . . . .

Proprietario . . . .

N. Costruzione . . . .

Categoria e suddivisione . . . .

Motor . . . .

Peso totale massimo autorizzato kg. . . . .

L'aeromobile ha subito le prove di collaudo con risultato favorevole il giorno

. . . . *a* . . . .

Il presente certificato ha la validità di 30 giorni a decorrere dal . . . . .

. . . .

A . . . . li . . . .

L'ISPETTORE AERONAUTICO

. . . .

N.B. — Il presente certificato non è valido ai fini della immatricolazione sul Registro aeronautico nazionale.

Regolamento per i motori degli aeromobili civili

NORME PER L'ACCETTAZIONE E L'INSTALLAZIONE DEI MOTORI

PARTE I.

ACCETTAZIONE DEI MOTORI — CONDIZIONI PER LE PROVE

A) Motori prototipi.

1. QUALIFICAZIONE DI UN MOTORE PROTOTIPO. — Saranno ammessi per gli aeromobili civili solo i motori il cui prototipo avrà subìto con risultati soddisfacenti:

a) una prova di un'ora alla potenza massima corrispondente al numero di giri dichiarato dal costruttore, con apertura dei gas indicata dal costruttore per detta potenza massima;

b) una *prova di durata* di 50 ore in periodi di 10 ore consecutive ad una potenza eguale almeno ai 9/10 della potenza della prima prova, ma allo stesso numero di giri. Tale prova deve svolgersi in un periodo massimo di cinque giornate lavorative;

c) una prova identica alla prima;

d) una *prova di velocità* della durata di mezz'ora ad un numero di giri superiore del 5 % almeno a quello della prima prova, e ad una potenza non inferiore a quella della prima prova;

e) una *prova a bassa andatura* che si farà partendo dalla potenza e numero di giri delle prove *a*) e *c*), strozzando progressivamente l'ammissione fino a ridurre il numero di giri al 25 % di quello iniziale, da mantenersi per 10 primi, segnando gli scarti di velocità osservati durante quest'ultimo periodo;

f) una *prova di elasticità* che si farà in continuazione della prova precedente aumentando di nuovo l'ammissione per ritornare all'andatura di partenza. Si verificherà che il motore non si ferma ad alcun regime, che il numero di giri varia sempre nello stesso senso dell'ammissione, e che si può passare senza difficoltà, in 3" al massimo, dall'uno all'altro qualsiasi dei regimi compresi nei limiti anzidetti;

g) una *prova di inclinazione* con funzionamento ai 9/10 di potenza ed allo stesso numero di giri della prima prova, per mezz'ora col motore inclinato in avanti di 20° e per mezz'ora col motore inclinato all'indietro di 20°. Il costruttore potrà essere dispensato da questa prova se dimostrerà che i dispositivi adottati nel motore garantiscano il buon andamento della carburazione e della lubrificazione con le inclinazioni suddetto;

h) due prove di funzionamento della durata di 10 ore ciascuna, una con trazione ed una con spinta, da potersi far coincidere con due dei periodi della prova di durata; l'asse del motore sarà assoggettato ad una trazione o spinta di due kg. per cavallo, in condizioni analoghe a quelle che determina l'elica in volo;

i) una visita particolareggiata dei vari organi e delle condizioni in cui essi si trovano dopo le prove descritte;

l) prove complementari intese a determinare con la maggiore possibile precisione alcune caratteristiche particolari del motore, come ad esempio: i coefficienti di correzione della potenza in funzione delle variazioni dello stato atmosferico (pressione, temperatura, umidità); curva delle coppie motrici e delle potenze, in aria normale e a

piena ammissione, in funzione dei regimi con frenamento variabile. Queste prove avranno luogo quando il motore è destinato alla normale riproduzione di serie;

m) prove di volo.

2. Condotta delle prove. — Durante le prove *a*) e *c*) si rileveranno almeno a tre riprese il numero di giri, la coppia, la potenza, la pressione dell'olio, la temperatura d'entrata e d'uscita dell'acqua se questa è impiegata pel raffreddamento, il consumo di benzina, e, possibilmente, la temperatura degli organi esterni più caldi del motore; notando con precisione l'ora di ciascuna osservazione.

Sarà anche rilevato il consumo totale di benzina dopo ciascuna prova.

Durante la prova *b*), di durata, si faranno le stesse osservazioni, aggiungendovi il rilievo del consumo d'olio almeno una volta ogni mezz'ora e si rileverà il consumo totale di benzina e d'olio dopo ciascun periodo di 10 ore.

Durante la prova *f*), di elasticità, sarà ricavata la curva della coppia motrice e della potenza in funzione del numero di giri.

3. Prescrizioni — Le due prove di potenza, *a*) e *c*), devono essere compiute senza fermate.

Ogni perdita d'acqua sotto forma di gocciolamento continuo, pur debole che sia, da un giunto o da un organo non appartenente alle installazioni del banco prova, determinerà l'arresto immediato e l'annullamento della prova o del periodo della prova di durata. Se di quest'ultima tre periodi sono annullati, oppure due soli di essi nel caso che l'interruzione sia dovuta a rottura del medesimo organo, l'intera prova di durata sarà annullata. Ad ogni andatura il funzionamento dovrà essere esente da vibrazioni capaci di compromettere la buona tenuta degli organi del motore, la solidità del velivolo, delle tubolature o dei radiatori e degli accessori del gruppo motopropulsore, la registrazione dei diversi organi del motore, o i collegamenti del motore con l'apparecchio.

4. Organi essenziali. — Nessun organo essenziale del motore dovrà essere cambiato durante l'intero svolgimento delle prove, sotto pena di annullamento di queste. S'intende per organo essenziale ogni organo la cui rottura o il cui cattivo funzionamento provoca di solito l'arresto brusco del motore.

Gli organi essenziali sono di regola definiti per ciascun tipo di motore. Saranno considerati sistematicamente come tali: stantuffi, fasce elastiche, cilindri e loro camicie, bielle, albero a gomiti, basamento del motore, coppa inferiore, albero di distribuzione, valvole, molle, leve di comando valvole, ingranaggi, riduttore, mozzo d'elica, sistema di accensione, pompe d'olio, pompe d'acqua. Il collaudatore sarà arbitro di annoverarvi altre parti quando lo riterrà opportuno dato il tipo di motore.

5. Organi accessori. — Gli organi non essenziali sono detti accessori. La loro riparazione è autorizzata nel corso delle prove, con la riserva che sia effettuata in meno di 3 ore fra due periodi di 10 ore dalla prova di durata e che le avarie non abbiano carattere sistematico (cioè non si verifichino più di due volte nel corso della prova di 50 ore).

Si ammette, per deroga, il cambio di candele fino alla concorrenza di una mezza dotazione per prova di 50 ore, ma unicamente fra i periodi di 10 ore di detta prova.

6. Visita. — La visita particolareggiata alla fine delle prove non dovrà rilevare su alcun pezzo tracce di deformazione o di logorio che rendano necessari il cambio o la modificazione di detti pezzi, sotto pena di annullamento delle prove. Tale visita potrà anche essere compiuta prima delle prove *f*) e *g*).

7. Cause di errore e correzioni. — Si avrà cura, specialmente nelle misure di potenza, di eliminare come sarà detto più oltre le cause di errore dipendenti dalla installazione del banco prova, e si faranno con la massima scrupolosità le correzioni alle misure.

8. Potenza omologata. — Nel corso di ciascuna delle prove *a*) e *c*) le potenze rilevate non dovranno differire fra loro di oltre il 3 %.

Le potenze ottenute nelle prove *a*), *b*), *c*), devono essere rese paragonabili riducendole in aria tipo mediante la formula convenzionale:

$$W_0 = W_1 \frac{760}{p_1} \cdot \frac{259° + t_1}{259° + 15°}$$

in cui la temperatura t_1 s'intende misurata a conveniente distanza dal motore perchè ne risenta la irradiazione di calore.

I valori così corretti delle potenze medie ottenute nelle prove *a*) e *c*), non devono differire fra loro di più del 2 %; la loro media definisce la *potenza di omologazione* o *potenza omologata* (internazionale).

La potenza è misurata in HP, con cui s'intende la potenza di kgm. 75 al 1".

9. Regime massimo. — È vietato utilizzare il motore ad un regime più alto di quello omologato.

10. Motori di resistenza. — Si chiamano *motori di resistenza* quelli il cui prototipo ha subìto con successo almeno un'altra prova di durata di 50 ore oltre quella compresa fra le prove di omologazioni descritte, senza altre riparazioni che quelle indicate all'art. 5.

Per ordinazioni di una certa importanza di motori di resistenza potranno essere richieste prove di durata su uno o più motori della serie in condizioni analoghe a quelle stabilite per il prototipo.

Gli aeromobili muniti di motori di resistenza sono contrassegnati nel Registro e nei suoi documenti di classe con una caratteristica speciale in cui figura il numero di volte che la prova di durata ha avuto luogo con successo sul prototipo.

11. Condizioni generiche per le prove. — La tubolatura di benzina dovrà essere provvista di rubinetto a tre vie, con recipiente stazzato, situato alla stessa altezza dei serbatoi normali, che dovrà permettere misure cronomtriche di consumo di due litri almeno. Due termometri saranno disposti sulla tubolatura d'acqua e nel carter per l'olio (entrata e uscita). Sarà ammessa la refrigerazione di detto carter per mezzo di una corrente d'acqua, a condizione che la temperatura dell'olio all'uscita dal motore resti al disopra di 60°. L'installazione comprenderà di regola un serbatoio graduato e un radiatore d'olio: se questo è raffreddato ad acqua si noteranno le temperature dell'acqua e la sua quantità. Un manometro metallico sarà montato sulla circolazione d'olio; inoltre si dovrà poter misurare la portata della pompa per olio.

Nei motori refrigerati ad acqua il raffreddamento sarà assicurato per mezzo di una riserva d'acqua dalla quale le pompe di circolazione attingeranno, ovvero per mezzo di radiatori. In ogni caso la temperatura dell'acqua all'uscita dai cilindri sarà al minimo di 70°; per eliminare i depositi nelle camicie d'acqua la prova sarà fatta con acqua possibilmente piovana.

Il carburatore sarà riscaldato nelle stesse condizioni che a bordo dell'aeromobile.

Il motore verrà messo in marcia col dispositivo di avviamento previsto per l'impiego normale, e subirà le prove con gli stessi accessori di cui sarà fornito alla consegna (magneti, carburatori, ecc.).

Le misure di potenza saranno eseguite per mezzo di banco a bilico con elica o mulinello, ovvero con freno idraulico o con dinamo; in ogni caso i dispositivi impiegati dovranno essere verificati.

Le misure di velocità saranno fatte con contagiri totalizzatori, completati da tachimetri ad indicazioni istantanee approssimate a meno di 20 giri.

L'impianto di prova sarà in condizioni soddisfacenti di efficienza e atto alle particolari condizioni del motore che deve essere provato; sarà munito di tutto quanto può occorrere nel corso delle prove (controllo dei risultati, aggiustaggi, ecc.).

L'impianto di prova deve corrispondere alle seguenti condizioni generali:

a) variazione della coppia del freno indipendente dal numero di giri, senza fermare il motore (per i freni idraulici o elettrici);

b) approssimazione delle misure eguale almeno all'1 % della potenza sviluppata;

c) eliminazione in ogni caso dell'effetto delle reazioni dovute ai gas di scarico;

d) delimitazione mediante un reticolato od altri ripari adeguati della zona pericolosa in modo che nessuno possa sostarvi.

Le prove saranno eseguite con combustibile ed olio di tipo approvato dal R.I.N.A.

12. Correzioni alle misure. — Le misure di potenza al banco a bilico possono essere affette da errori provenienti:

a) dalla costruzione del banco;

b) dall'azione dissimetrica dell'aria sulle pale dell'elica o del mulinello, nel qual caso gli sforzi aerodinamici elementari possono ammettere una risultante e rendere erronee le misure se il momento di tale forza non è lo stesso rispetto all'asse del mulinello e dell'asse del banco;

c) dall'azione dell'aria sul motore e sul banco;

d) dall'azione dei gas di scarico;

e) dalle variazioni di pressione e di temperatura dell'aria ambiente.

Si eliminerà la prima causa di errore verificando i pesi e i bracci di leva del banco, e quando occorre la verticalità dell'asta di riunione al bilico.

Si eliminerà la seconda utilizzando banchi in cui l'asse del mulinello coincida con quello del banco (condizione obbligatoria per i motori raffreddati ad aria). Se per ragioni costruttive questa disposizione non è realizzata per prove di motori raffreddati ad acqua, si esigerà che l'asse del mulinello sia sul piano verticale dell'asse del banco, e che il banco sia lontano più di tre metri da ogni ostacolo laterale.

La terza causa potrà normalmente essere trascurata coi mulinelli e con le eliche aspiranti, che sono le sole ammesse di regola. Essa è invece molto importante con le chiocciole o le eliche soffianti utilizzate per i motori raffreddati ad aria. Si faranno in questo caso le correzioni per mezzo di una curva di taratura stabilita comparando le indicazioni istantanee del banco in condizioni per quanto è possibile identiche con e senza dispositivo di raffreddamento.

Si eliminerà l'azione dei gas di scarico disponendo i tubi di scarico in modo che il momento della reazione dei gas sia nulla rispetto all'asse del banco.

Infine si riporterà la potenza misurata a quella in aria tipo mediante la formula convenzionale:

$$W_0 = W_1 \frac{760}{p_1} \cdot \frac{259^\circ + t_1}{259^\circ + 15^\circ}$$

in cui la temperatura t_1 è misurata a conveniente distanza dal motore perchè non ne risenta l'irradiazione di calore.

13. Condizioni speciali di installazione per le prove di motori rotativi. — Le prove di motori rotativi saranno effettuate nelle stesse condizioni che per i motori fissi, ma con le seguenti modificazioni:

Durante le prove il motore sarà contenuto in una chiocciola perchè sia meglio raffreddato o in una galleria con corrente d'aria di m. 15 a 20/1" circa.

I banchi a bilico utilizzati dovranno avere il loro asse geometrico di oscillazione coincidente con l'asse del motore.

Le misure di potenza massima a piena ammissione saranno iniziate dopo un minuto almeno di funzionamento.

La curva della potenza assorbita dalla rotazione sarà oggetto di una misura alla velocità normale; alle altre velocità si ammetterà la legge di proporzionalità al cubo della velocità e alla densità dell'aria.

14. Condizioni speciali di installazione per le prove dei motori fissi raffreddati ad aria. — Le prove per i motori fissi raffreddati ad aria si faranno nelle stesse condizioni che per i motori raffreddati ad acqua, ma con la seguente modificazione:

Durante la prova il motore potrà essere piazzato in una corrente d'aria, che abbia presso il motore la velocità massima di km./h. 160, prodotta da un ventilatore o da un'elica soffiante. Il banco sarà centrato come per i motori rotativi.

15. Accessori. — Gli accessori dei motori (candele, carburatori, tubolature di scarico, silenziatori, avvisatori, estintori, raccordi, ecc.) devono soddisfare alle specificazioni più oltre indicate.

B) Motori di serie.

16. Specificazioni. — I motori di serie dovranno essere identici in tutte le loro parti al motore prototipo che ha subito le prove indicate. In particolare tutti i pezzi avranno le stesse dimensioni e saranno fatti con metalli o leghe della stessa composizione. Le regolazioni dei diversi organi dovranno essere pure le stesse.

Le eventuali varianti dovranno essere sottoposte alla preventiva approvazione del R.I.N.A.

17. Prove. — Di regola ciascun motore nuovo di serie sarà sottoposto alle seguenti prove o visite:

a) una prova di 30' alla potenza e al numero di giri omologati.

b) una prova di tre ore ai 9/10 della potenza omologata, ma sempre al numero di giri omologato. Questa prova dovrà di regola cominciare al più tardi mezz'ora dopo la precedente;

c) una visita particolareggiata dei pezzi, dopo smontati, analoga a quella prevista per i prototipi;

d) una prova di verifica a vari regimi di 30', di cui 10' ad una velocità pari al 25 % di quella omologata.

Le varie prove saranno eseguite nelle condizioni già indicate per i motori prototipi.

Per quanto riguarda motori di resistenza varrà quanto è indicato all'art. 10 per il caso di ordinazioni importanti.

18. Risultati da conseguire nel corso delle prove al banco. — Il funzionamento dovrà essere esente da vibrazioni capaci di compromettere la buona tenuta degli organi del motore, la solidità del velivolo, delle tubolature o dei radiatori e degli accessori del gruppo motopropulsore, la registrazione dei diversi organi del motore, o i collegamenti del motore con l'apparecchio.

Le riprese dovranno essere pronte ad ogni regime compreso fra il numero di giri omologato e il 25 % di esso.

La media delle potenze rilevate ad ogni quarto d'ora durante la prova a 9/10 di potenza non dovrà differire per oltre il 5 % dei 9/10 della potenza omologata del motore prototipo.

Le potenze e le velocità di rotazione non dovranno differire fra loro di oltre il 5 % nel corso di una stessa prova.

Il consumo di benzina non dovrà anch'esso differire per oltre il 5 % dal consumo del prototipo agli stessi regimi, e il consumo dell'olio, dopo vuotamento del carter, per oltre il 15 %.

Ogni prova sarà annullata appena si sarà avuto un arresto, una causa qualsiasi e ad un momento qualsiasi della prova.

19. Visita. — La visita avrà luogo con le stesse modalità e condizioni previste per i motori prototipi. I pezzi riconosciuti difettosi e di cui sembrerà compromesso l'impiego prolungato saranno sostituiti, dopodichè dovrà essere eseguita una nuova prova di potenza di cui sarà fissata la durata dal collaudatore secondo le circostanze, durata che potrà giungere alle stesse tre ore della prova precedente.

La prova di verifica ha lo scopo di riconoscere la correttezza della *registrazione* del motore eseguita dopo il rimontamento, e di constare che l'assenza già riconosciuta di vibrazioni dannose nel senso dichiarato all'art. 18 continua a verificarsi. Perciò questa prova si deve eseguire a regimi diversi, avendo speciale riguardo a quello corrispondente alla potenza omologata, che dovrà essere ritrovata uguale a quella delle prove normali con la tolleranza già ammessa del 5 %.

Dopo la prova di verifica non sarà più modificato alcuno degli organi del motore nè dei suoi accessori, ne potrà essere ritoccata la sua registrazione. Per quanto riguarda le candele è prescritto che per la prova di verifica sia montata sul motore una serie *nuova* di tipo identico a quello controllato nelle prove principali.

21. Controllo di elementi e di accessori dei motori. — Gli elementi e gli accessori saranno ripartiti in lotti di cui ciascuno comprenderà non più di 20 unità. Si verificherà l'identità di ciascuno degli elementi, dal punto di vista delle dimensioni o del materiale, con l'elemento corrispondente del motore prototipo. Si verificherà pure che gli accessori corrispondano alle specificazioni indicate più oltre.

In caso di risultati deficienti tutto il lotto sarà rifiutato, restando concesso al costruttore di ripresentarlo ad un nuovo collaudo, dopo messa a punto controllata dal collaudatore.

PARTE II.

INSTALLAZIONE SUI VELIVOLI ACCETTAZIONE DEGLI ACCESSORI

A) Principi generali.

22. Montamento dei gruppi motopropulsori. — Il montamento di ciascun gruppo motopropulsore deve potersi fare senza toccare gli organi delicati (magneti, carburatori, ecc.), suscettibili di sregolarsi, e senza portare alcuna modificazione ai motori di serie quali essi sono stati collaudati.

Potrà essere ammesso lo smontamento dei carburatori in alcuni tipi di motori per i quali esso sia indispensabile, purchè risulti agevole la perfetta registrazione dei relativi comandi dopo rimontati i carburatori.

23. Cambio - Visite. — Il cambio di un gruppo deve di regola potersi effettuare in meno di 4 ore da due uomini che dispongano dei mezzi occorrenti, in questi compresi i paranchi od altri sistemi di sollevamento adeguati al peso del motore, oltre scale o impalcature e simili.

Gli organi più suscettibili di avarie o di sregolazione, come radiatori, pompe, serbatoi, dovranno potersi cambiare in meno di 2 ore, sempre con la disponibilità dei mezzi necessari.

Gli organi che richiedono una sorveglianza o una manutenzione periodica, come magneti, candele, carburatori, filtri, dovranno essere accessibili e ricambiabili a terra con la massima facilità, ed anche in volo sugli aeromobili plurimotori, nella misura del possibile.

24. Fissamento. — I motori saranno di regola situati in compartimenti isolati e solidamente fissati sui loro appoggi. L'installazione sarà particolarmente curata per ottenere lo smorzamento delle vibrazioni; si avrà cura che le vibrazioni di ciascun gruppo non siano trasmesse agli altri, ciò che potrebbe fortemente aggravare la fatica del materiale. Dovrà risultare praticamente che non esistano nè nei supporti, nè in altri organi del velivolo, dannose consonanze di vibrazioni ai regimi normali di utilizzazione dei motori.

25. Tubolature - Raccordi flessibili. — I supporti dei tubi saranno di regola muniti di ammortizzatori; al passaggio fra due parti del velivolo soggette a regimi diversi di vibrazioni si applicheranno ai tubi dei raccordi flessibili, il cui sistema di collegamento ai tubi deve essere di un tipo approvato, e deve riuscire insensibile alle vibrazioni. I tubi di raccordo dovranno soddisfare alle prescritte condizioni di flessibilità e di resistenza agli agenti fisici e chimici, ed essere rivestiti almeno di fitta reticella metallica per impedire il trascinamento nel liquido di particelle staccatesi.

La tenuta stagna dei tubi conduttori di acqua, di benzina o di olio sarà accertata sotto una pressione di almeno kg.-cmq. 5. La lunghezza utile dei raccordi flessibili (distanza fra le estremità dei tubi) sarà di regola eguale al più a metà del loro diametro interno.

26. Erogazione dei tubi. — La circolazione dell'acqua, della benzina e dell'olio deve essere assicurata con un certo margine, sia mediante un opportuno dimensionamento delle sezioni dei tubi, sia riducendo al minimo l'acutezza degli angoli e i cambiamenti di direzione affine di ridurre al minimo le perdite di carico. La sezione dei fori dei serbatoi sarà almeno grande come quella del tubo. Saranno inoltre previsti degli spurghi nei punti più bassi e degli sfoghi di aria nei punti più alti.

B) Raffreddamento.

27. Riserva d'acqua. — La riserva d'acqua sarà sistemata in modo tale da assicurare il funzionamento della pompa, cioè senza che questa si disinneschi con l'inclinazione di più o meno 20° rispetto all'assetto normale. Essa dovrà di regola trovarsi più in alto delle teste dei cilindri per garantire che questi siano sempre pieni, e possibilmente con una comunicazione che permetta il passaggio di bolle d'aria o di vapore.

28. Sfogo e rubinetti di vuotamento. — L'insieme degli organi per circolazione d'acqua sarà munito di uno sfogo che permetta in volo lo scarico automatico di un eventuale troppo pieno, e che sarà possibilmente collocato sott'occhio al pilota, o ad altro personale particolarmente destinato al servizio dei motori. Vi sarà altresì un rubinetto di scarico che permetterà a terra il completo vuotamento di tutto il liquido; un dispositivo di sicurezza dovrà impedire l'apertura accidentale di questo rubinetto.

29. Riempimento. — Deve essere possibile senza imbuti di forma speciale; vi sarà un filtro alla bocca di riempimento ma non all'interno della circolazione.

30. Principî per la costruzione dei radiatori. — Il metallo impiegato dovrà soddisfare alle condizioni per esso prescritte. I radiatori, come del resto l'insieme degli organi di raffreddamento, dovranno essere stagni sotto una pressione di m. 5 di colonna d'acqua, e non dovranno presentare sotto tale pressione alcun rigonfiamento o deformazione. La loro superficie sarà calcolata in modo che la temperatura dell'acqua all'uscita del motore non superi gli 85°, con motore a piena ammissione e temperatura esterna di 30°, e non sia inferiore al 70° nelle condizioni prevedibili di normale funzionamento. La loro erogazione sotto un battente di acqua di m. 0,40 sarà almeno eguale a quella che darebbero le pompe del motore corrispondente aspirando l'acqua al livello delle teste dei cilindri ed elevandola di m. 0,40 più in alto.

31. Montamento dei radiatori. — I radiatori saranno fissati in modo da evitare qualsiasi spostamento o deformazione. Gli attacchi dovranno essere abbastanza elastici da evitare che le vibrazioni li deteriorino.

Le pareti dei radiatori saranno rinforzate nelle zone degli attacchi e delle prese della tubolatura; la tenuta stagna non dovrà essere compromessa dalla rottura eventuale di tali attacchi. I radiatori di un motore dovranno essere ricambiabili senza necessità di ritocchi alle zampe d'attacco e alle prese delle tubolature.

Dovrà essere curata dal costruttore l'accurata pulitura interna dei radiatori, specialmente per evitare che vi rimangano residui di stagno.

I radiatori saranno sistemati sui velivoli in modo da trovarsi al riparo dalle proiezioni di fango e di terriccio.

32. Regolazione della temperatura. — I radiatori saranno di regola muniti di un dispositivo approvato di regolazione della temperatura (parzializzatore) manovrabile dal posto del pilota. I comandi di tale dispositivo saranno sistemati in maniera che in caso di loro rottura esso ritorni automaticamente alla posizione di massimo raffreddamento.

La circolazione dovrà essere studiata in modo che la velocità della corrente d'acqua sia pressochè costante in tutte le parti del radiatore, cosa di cui si potrà assicurarsi controllando la regolare distribuzione della temperatura del radiatore dopo alcuni minuti di funzionamento.

33. Tubolature, pompe per acqua. — La tubolatura sarà munita di rubinetti di scarico nei punti più bassi e di sfoghi d'aria o vapore nei punti più alti. Le pompe per acqua devono essere perfettamente stagne; deve essere bene assicurata la lubrificazione dei loro assi.

C) Alimentazione e carburazione.

34. Tenuta e resistenza dei serbatoi. — Quale che sia il materiale di cui sono costituiti i serbatoi, questi devono essere dimensionati e costruiti in modo da assicurare una buona tenuta e da non presentare inizi di spaccamento sotto una pressione di prova eguale a 5 volte la pressione normale di funzionamento sul fondo del serbatoio, con un minimo corrispondente a 5 metri di colonna d'acqua.

35. Serbatoi di rame. — Il rame rosso battuto che sarà di regola impiegato per i serbatoi di benzina dovrà soddisfare le condizioni per esso prescritte. La grossezza della lamiera non sarà inferiore ai 7/10 di mm., e ciò anche per tener conto degli urti eventuali che possono verificarsi nel trasporto e nel montamento.

36. Giunture. — Le giunture da impiegarsi saranno: la chiodatura, l'aggraffatura, la saldatura.

Il materiale dei chiodi dovrà soddisfare le condizioni per esso prescritte; i chiodi avranno testa a butterola su rosette di rame; queste potranno essere soppresse per i tramezzi nei serbatoi cilindrici.

Il ripiegamento delle aggraffature dovrà essere fatto con angoli molto arrotondati.

La saldatura da impiegarsi è quella a stagno, rispondente alle specificazioni per essa prescritte. Tutte le saldature iterne ed esterne saranno lavate con acqua alcalina calda per impedire l'ossidazione.

I chiodi e le rosette, gli orli dei fondi e le parti del corpo che devono sostenere tramezzi stagni od ordinari, i bordi dei rinforzi e tutti i pezzi di rubinetteria saranno stagnati prima del montamento: per le parti che devono essere chiodate la stagnatura sarà fatta avanti la foratura.

37. Serbatoi di materiale diverso dal rame. — In luogo del rame può essere impiegato il cuproalluminio, che dovrà soddisfare alle condizioni per esso prescritte, specialmente in quanto concerne la prova di saldatura. La grossezza delle lamiene di cuproalluminio potrà essere ridotta a 5/10 di millimetro.

È consentito l'impiego di materiale diversi dal rame e dal cuproalluminio (alluminio e leghe leggere od ultraleggere) purchè sia preventivamente sottoposto all'approvazione del R.I.N.A. il tipo del materiale insieme alle modalità costruttive atte ad assicurarne nella pratica la tenuta e la resistenza. Dopo tale approvazione sarà consentita la riproduzione in serie.

38. Rinforzi - Tramezzi - Irrigidimenti ed attacchi dei serbatoi. — I serbatoi a superficie piana dovranno essere rinforzati tutte le volte che tali superfici supereranno la lunghezza di m. 0,50 in una delle loro dimensioni.

I serbatoi di grande capacità saranno muniti di tramezzi per cui varranno le stesse specificazioni tecniche che per le pareti dei serbatoi; quando i tramezzi non saranno destinati ad essere stagni, i fori di comunicazione in alto ed in basso dovranno essere a paro dei bordi da chiodare.

Le grandi superfici piane e gli orli vivi lungo le piegature sono in massima da evitare; così anche le ripiegature di irrigidimento.

Gli attacchi di piccole dimensioni per i rubinetti o raccordi di partenza della benzina potranno essere ottenuti mediante imbottitura locale dell'involucro del serbatoio. Quelli di profondità superiore a mm. 20 saranno formati da pezzi distinti rigonfiati o stampati ed il loro collare di fissamento sarà chiodato sul serbatoio e reso stagno a regola d'arte.

39. Serbatoi per liquidi diversi. — I compartimenti destinati a liquidi diversi saranno separati da una intercapedine con fori di aerazione nella parte superiore e fori di scarico nella parte inferiore.

40. Sistemazione dei serbatoi. — La sistemazione dei serbatoi per mezzo di cintura smontabile è da preferirsi. Se si impiegano ferramenta per supporto dei serbatoi, esse saranno chiodate e possibilmente saldate con aggiunte di lamine di rinforzo nell'interno dei serbatoi alquanto più estese della zona di appoggio.

41. Indicatori di benzina. — Ogni serbatoio sarà possibilmente munito di un livello o di un indicatore di un tipo approvato per dare all'equipaggio l'indicazione della benzina contenuta nel serbatoio fino a 10 litri almeno. I livelli di vetro si dovranno poter isolare in caso di rottura per mezzo di un rubinetto accessibile all'equipaggio.

In ogni caso sarà obbligatorio l'impiego di un sistema atto ad indicare in ogni istante rapidamente il quantitativo totale della benzina esistente a bordo.

42. Rubinetti - Uscita della benzina. — I serbatoi saranno muniti di un sistema di vuotamento rapido e di sicura ermeticità, e di un rubinetto supplementare per prendere rapidamente la benzina; il rubinetto potrà in alcuni casi essere derivato dalla tubolatura. I fori di uscita saranno muniti di un filtro fine a grande superficie destinato ad impedire che impurezze, per es. di stagno, siano trascinate nella tubolatura. Tale filtro sarà sistemato in modo che le particelle arrestate non possano ostruirlo col loro accumularsi; esso deve riuscire accessibile.

L'arrivo della benzina ai carburatori potrà essere intercettato da un rubinetto a manovra rapida comandato dal pilota, che sarà all'occorrenza completato da un secondo rubinetto a manovra più lenta, ma assolutamente stagno. I rubinetti saranno di un tipo approvato, e verranno muniti di un dispositivo che impedisca loro di cambiare posizione sotto l'influenza delle trepidazioni.

I tappi di riempimento saranno fissati al serbatoio per mezzo di una catenella e verranno muniti di una presa di aria che non permetta l'entrata causale di acqua; tale presa d'aria sarà munita, sugli aeromobili acrobatici, di una valvola che si chiuda automaticamente durante i voli rovesciati.

43. Pulitura dei serbatoi dopo la fabbricazione. — Prima della chiusura di ciascun serbatoio si procederà a cura del costruttore ad una accurata pulitura in modo che non possa restare nell'interno alcun corpo estraneo. La pulitura esterna sarà fatta con tutte le aperture chiuse, a fine di evitare l'entrata d'acqua nel serbatoio; in nessun caso si farà uso di segatura di legno per l'asciugamento.

44. Installazione dei serbatoi sull'aeromobile. — I serbatoi non saranno mai sotto pressione pneumatica; di regola l'alimentazione sarà fatta con pompe e serbatoi ausiliari in carico. I serbatoi saranno disposti in modo che in caso di capovolgimento dell'aeromobile non si abbiano a temere proiezioni di benzina sopra i motori; preferibilmente essi si troveranno in compartimenti separati da quelli dei motori o del personale e fortemente ventilati.

I serbatoi distaccabili in volo a comando non devono incontrare, cadendo, alcun elemento del velivolo. I serbatoi vuotabili in volo devono essere così disposti che all'uscita la benzina sia canalizzata in modo da non inondare alcuna parte del velivolo e da non attraversare i gas di scarico dei motori.

I sistemi di distacco e di vuotamento devono presentare tutte le garanzie di buon funzionamento ed essere muniti di dispositivi di sicurezza che impediscano le aperture intempestive.

45. Alimentatrici. — Queste soddisferanno alle stesse specificazioni dei serbatoi. Saranno munite di un troppo pieno di diametro doppio del tubo di arrivo e porteranno un indicatore di livello.

Saranno di regola alimentate da pompa azionata dal motore o da alimentatori a depressione; la erogazione delle une o degli altri sarà prevista con largo margine rispetto al consumo del motore corrispondente; inoltre un dispositivo di riserva a mano permetterà di supplire in caso di necessità alla mancanza dei sistemi automatici.

46. Alimentazione dei velivoli multimotori. — Vi sarà di regola sui multimotori un dispositivo completo di alimentazione per ciascun motore. Inoltre si dovrà di regola poter isolare a comando uno qualsiasi dei serbatoi dal motore corrispondente per utilizzarlo nell'alimentazione di uno qualsiasi degli altri motori, per mezzo di una manovra speciale del pilota.

Per i serbatoi sistemati lungo le ali saranno adottati provvedimenti atti ad impedire che nelle evoluzioni il liquido dei serbatoi più alti possa affluire a quelli più bassi.

47. Alimentazione di uno stesso motore. — Quando uno stesso motore sia alimentato da parecchi serbatoi la continuità dell'alimentazione dovrà essere assicurata senza intervento del pilota.

Per regola generale l'alimentazione sarà assicurata a tutte le altezze, a tutte le temperature e a tutte le evoluzioni che il velivolo può eseguire in volo normale. Per gli aeromobili di categoria acrobatica saranno adottati speciali dispositivi.

48. Tubolature. — Le tubolature di benzina saranno di regola di rame rosso ricotto. Nell'interno non si dovranno trovare depositi di alcun genere e specialmente residui di resina eventualmente usata nella lavorazione. Gli attacchi delle diramazioni delle tubolature dovranno essere accuratissimi; i raccordi flessibili soddisferanno alle prescrizioni dell'art. 25.

Sarà consentito l'impiego di altro materiale in luogo del rame in base a condizioni che verranno segnalate volta per volta.

49. Carburatori. — I carburatori saranno riscaldati e muniti di dispositivi di regolazione (correttori altimetrici, equilibrati di pressione) che permettano il funzionamento regolare del motore a tutte le quote e a tutte le andature e posizioni della navigazione normale. Essi saranno possibilmente del tipo detto *ininfiammabile,* cioè che presenti un diaframma atto ad impedire l'eventuale propagazione della fiamma; altrimenti essi saranno muniti di un estintore disposto in modo da permettere di spegnere ogni principio d'incendio dovuto a ritorni di fiamma.

Le prese di fiamma si faranno al di fuori del corpo o del ricoprimento del motore, senza possibili comunicazioni con l'interno dell'apparecchio.

I carburatori debbono essere ben stagni; la tenuta stagna delle diverse parti del carburatore (cassa, galleggiante, ecc.) e del carburatore completo sarà verificata sotto pressione, che sarà di regola di 5 metri di colonna d'acqua per i carburatori ordinari e di 12 metri per quelli dei motori muniti di compressori per volo ad alta quota.

In caso di troppo pieno la benzina in eccesso sarà scaricata da un tubo speciale verso l'esterno del velivolo, senza possibili fughe verso l'interno.

La smaltatura delle casse dei carburatori è proibita.

I carburatori destinati ad essere montati su motori in servizio e che non abbiano subito prove al banco saranno sottoposti ad una prova di funzionamento; verranno applicati sul tubo di aspirazione di un ventilatore e saranno regolati per una depressione pari a quella che il motore pro-

totipo genera all'andatura normale; si misurerà, col correttore altimetro chiuso ed aperto, il tempo necessario per il consumo di una quantità misurata di benzina, verificando che questa sia eguale a quella del motore alla potenza omologata, col 5 % di approssimazione.

D) **Lubrificazione.**

50. SERBATOI E TUBOLATURE D'OLIO. — I serbatoi d'olio soddisferanno alle stesse condizioni dei serbatoi di benzina con queste differenze:

Non occorrerà sistemare un rubinetto complementare per presa rapida di olio; il rubinetto per l'intercettazione del l'olio comandato dal pilota non ha bisogno di essere a chiusura rapida; il filtro dell'olio sarà munito di una scatola ricoperta da un filtro a larga superficie; i serbatoi saranno facili a vuotare.

Come per l'alimentazione di benzina, la lubrificazione sarà assicurata, appena in moto il motore, in modo assolutamente automatico per tutta la durata del volo.

Le tubolature d'olio soddisferanno le condizioni per esse stabilite.

51. CONTROLLO DELLA LUBRIFICAZIONE. — Il pilota dovrà poter controllare il buon andamento della lubrificazione per mezzo di un manometro munito di rubinetto o di un indicatore visibile. La pressione d'olio sarà limitata per mezzo di un dispositivo di facile visita.

52. REGOLAZIONE DELLA TEMPERATURA DELL'OLIO. — Un sistema di regolazione della temperatura dovrà essere previsto in modo che la temperatura resti compresa fra 10° e 70° sopra zero, quale che sia la temperatura esterna.

E) **Accensione.**

53. PRESCRIZIONI GENERALI. — Su tutti i motori di potenza superiore a 80 HP l'accensione sarà doppia per cilindro, e in tutti quelli di potenza superiore a 120 HP l'accensione in ogni cilindro sarà alimentabile da due distinte sorgenti di energia (per es. doppio magnete).

Sui motori di potenza inferiore ai 120 HP con sorgente unica di energia, l'apparecchio di produzione della corrente sarà considerato, durante le prove del prototipo, come organo essenziale, ed ogni cambiamento di tipo di esso dovrà essere approvato dal R. I. N. A.

L'accensione di ciascun motore sarà comandata da un interruttore proprio a contatti protetti; inoltre il pilota avrà a disposizione un interruttore generale a contatti protetti per il complesso dei motori, di facile accesso e di funzionamento sicuro. Quando vi sarà doppio posto di pilotaggio l'interruttore sarà comandabile anche dal secondo posto e sarà doppio.

Le sistemazioni e le connessioni elettriche soddisferanno alle condizioni per essere specificate; saranno inoltre separate dalle parti del motore da uno strato d'aria isolante, e protette contro le proiezioni di benzina, d'olio e d'acqua. Nessun pezzo metallico deve trovarsi in vicinanza delle estremità delle candele.

Vi sarà un dispositivo di anticipo all'accensione con comando speciale per il magnete di avviamento; il senso di manovra sarà indicato mediante le scritte: *per anticipare; per ritardare.*

54. CONDIZIONI PARTICOLARI PER I MAGNETI. — Ogni tipo di magnete per essere accettato su un tipo dato di motore dovrà avere soddisfatto alle tre prime prove del prototipo di un motore di caratteristiche giudicate analoghe.

L'identità dei due tipi di magneti sarà constatata quando occorra verificando l'equivalenza delle caratteristiche elettriche. Ogni magnete di serie non montato, che non abbia preso parte alle prove di accettazione del motore al quale dovrà essere applicato o di un altro motore di caratteristiche giudicate equivalenti, dovrà avere subito a parte una prova di 4 ore, di cui due alla sua velocità normale, mezz'ora a velocità del 20 % superiore a detta velocità ed ancora un'ora e mezza alla velocità normale.

Durante questa prova non dovrà verificarsi, sotto pena di annullamento, alcuna fermata nè alcuna avaria. La lunghezza di scintilla fra le punte dello spinterometro avrà un valore definito per ciascun tipo di motore (di regola mm. 6 alla velocità normale, di mm. 7 durante la prova a maggior velocità). Non si dovrà constatare alcuna scintilla nettamente visibile in pieno giorno fra le punte platinate. Nei magneti a scintilla multipla le scintille si produrranno ad intervalli regolari con l'approssimazione di mezzo grado. Infine i magneti dovranno fornire senza mancanze durante 5 minuti una scintilla nutrita di mm. 2 fra le punte a partire dalla velocità di rotazione di 90 giri al minuto sull'asse del magnete.

Qualora non si abbiano indicazioni sufficienti per ritenere un tipo di magnete adatto al motore su cui dovrà funzionare, si dovrà ripetere la prova di serie del motore col nuovo magnete, prova che potrà essere compiuta a bordo dell'aeromobile.

I magneti dovranno essere perfettamente difesi da spruzzi di qualsiasi liquido e le loro parti essenziali dovranno risultare ben protette contro l'umidità.

Le dimensioni principali dei magneti devono corrispondere a quelle *standard* internazionali.

55. MAGNETI D'AVVIAMENTO. — Le condizioni a cui devono soddisfare i magneti d'avviamento sono di regola le stesse che per i magneti ordinari; per essi si potrà però ridurre la prova di durata a 4 ore per i prototipi e ad un'ora per quelli di serie.

Si accerterà che alla velocità normale ottenuta a mano la scintilla abbia una lunghezza per lo meno eguale a quella dei magneti ordinari e risulti almeno altrettanto nutrita.

56. CONDIZIONI PARTICOLARI PER LE CANDELE. — Le candele dovranno di regola soddisfare le seguenti condizioni particolari:

a) essere conformi alle specificazioni contrattuali, purchè queste non siano in alcuna parte meno rigorose di quelle del R. I. N. A. o della Regia aeronautica;

b) essere stagne; 30 candele avvitate nel corpo di un cilindro di acciaio contenente aria alla pressione di kg. 40 per cmq. non dovranno dar luogo ad alcuna sfuggita durante 5 minuti;

c) soddisfare alla seguente prova di funzionamento elettrico: le 30 candele della prova precedente sono avvitate su un cilindro d'acciaio munito di una spia di vetro e contenente aria alla pressione di kg./cmq. 10. Si fanno scoccare durante 30 muniti fra le punte e gli elettrodi delle candele all'interno del cilindro le scintille, per mezzo di un magnete di tipo accettato, che sia atto a generare al regime di utilizzazione scintille di mm. 6 di lunghezza fra le punte dello spinterometro. Non dovrà mancare alcuna scintilla ad una qualsiasi delle candele, e nessuna scintilla si dovrà produrre fra il cilindro il corpo esterno delle candele;

d) otto delle candele che abbiano soddisfatto alle prove precedenti dovranno compiere su un motore del tipo corrispondente, e senza alcun incidente di funzionamento, i tre primi periodi della prova di durata del motore e due prove di un quarto d'ora a rilento, rispettivamente ai regimi $N/3$ ed $N/4$, essendo N il numero di giri omologato.

I periodi di 10 ore della prova di durata potranno essere ridotti a 3 ore ciascuna se la prova non è quella del motore prototipo.

Durante queste diverse prove la candela potrà subire non più di due puliture (con la spazzola, l'alcool e la benzina). In ogni caso la prima pulitura non potrà aver luogo che dopo ventun'ora di funzionamento al più presto; le puliture non potranno durare più di 10 minuti;

c) se le candele sono destinate a motori rotativi, 5 candele saranno sottoposte a freddo ad accelerazioni centrifughe eguali ad una volta e mezza l'accelerazione corrispondente al regime omologato del motore; esse dovranno resistere senza alcun inconveniente a tali accelerazioni.

57. Candele di serie. — L'identità di una candela di serie col suo prototipo sarà all'occorrenza accertata per mezzo di prove di laboratorio aventi per oggetto la dilatazione termica, la rigidità dielettrica, la ermeticità, la fragilità all'urto, e la resistenza alla compressione.

D'altra parte ciascun lotto delle candele di serie sarà sottoposto alle seguenti verifiche:

a) le dimensioni delle candele devono essere conformi alle specificazioni o disegni, con le tolleranze fissate nei capitolari d'oneri;

b) si effettueranno sul 4 % delle candele del lotto le prove di ermeticità e di funzionamento elettrico;

c) si effettueranno su otto delle candele precedenti le prove di funzionamento sul motore.

Ciascun lotto comprenderà al massimo 1000 candele.

Se le verifiche a) e b) non sono soddisfacenti il lotto è rifiutato; se due delle candele esaminate non soddisferanno l'insieme delle prove b) e c), il lotto è pure rifiutato. Se una sola delle candele non soddisfa durante le prove, queste sono riprese con un numero eguale di nuove candele; se queste non dànno tutte soddisfazione il lotto è rifiutato.

58. Condutture elettriche. — Queste risponderanno alle condizioni generali per esse stabilite nell'apposito capitolo.

F) Organi accessori diversi.

59. Scarico. — Lo scarico dei motori sarà disposto in modo da convogliare i gas lontano dalla cabina dell'equipaggio, del pilota e dei passeggeri, dalle prese d'aria dei carburatori, e possibilmente da rendere sopportabile il rumore dei motori; è consigliabile, a quest'ultimo scopo, l'impiego di un silenziatore o almeno di adatti collettori di scarico. Uno strato d'aria ventilato di due centimetri almeno isolerà i condotti di scarico dalle altre parti del velivolo, che nelle loro adiacenze dovranno inoltre essere incombustibili (metallo o amianto).

I bulloni di riunione dei tubi di scarico saranno riparati dalla azione diretta, ossidante o riscaldante, della fiamma o dei gas.

I giunti e i loro attacchi dovranno essere studiati in modo da restare rigorosamente stagni malgrado la dilatazione e le vibrazioni. La loro ermeticità sarà particolarmente curata quando il riscaldamento dei carburanti e delle cabine sarà fatto dallo scarico.

In nessun caso i condotti di scarico dovranno poter essere investiti da eventuali fughe di benzina.

Si avrà cura che i gas caldi di scarico non possano incontrare alcuna parte combustibile del velivolo.

Sui velivoli atti al volo notturno lo scarico sarà studiato in modo da non provocare bagliori fastidiosi per il pilota.

60. Silenziatori. — Il tipo dei silenziatori dovrà essere approvato dal R. I. N. A. con speciale riguardo a che essi non aggravino i pericoli di incendio.

61. Avviamento. — Ogni motore deve essere messo in moto, senza che sia preliminarmente girata l'elica, per mezzo di un avviatore di aeroporto, e, quando la sua potenza sia superiore a 120 HP, per mezzo di un avviatore di bordo. Ogni mozzo d'elica sarà munito a questo scopo di un attacco per avviatore di aeroporto; e sui velivoli che portino motori di potenza superiore a 120 HP saranno sistemati avviatori di bordo di tipo approvato, con tutti gli accessori necessari al loro funzionamento. Sui monomotori le provviste di bordo permetteranno di far partire il motore almeno 6 volte durante lo stesso volo; sui plurimotori il numero di avviamenti possibili sarà almeno di 3 per l'insieme dei gruppi motopropulsori.

G) Dispositivi contro l'incendio.

62. Avvertenze generali. — Gli elementi più pericolosi dal punto di vista dell'accensione dei combustibili sono i gas di scarico, sopratutto se contengono particelle incandescenti o se sono incompletamente bruciati. In grado minore occorre citare le parti calde dei motori (valvole, condotti di scarico, organi interni in caso di rottura dei cilindri o del carter), le scintille elettriche ad alta tensione dei circuiti di accensione e della radiotelegrafia, i corti circuiti delle condutture elettriche a bassa tensione, i fumatori.

Il problema della protezione contro l'incendio può suddividersi in un certo numero di problemi parziali, che si riassumono come segue:

abbassare nei limiti del possibile le temperature dei gas di scarico e delle parti calde del motore al disotto della temperatura critica di accensione degli elementi più combustibili;

innalzare nei limiti del possibile le temperature alle quali i carburanti e i lubrificanti di bordo producono miscugli detonanti pericolosi;

impedire la formazione di miscugli detonanti al difuori dei condotti di ammissione e dei cilindri del motore;

impedire che vengano in contatto i combustibili con i prodotti od elementi caldi del motore;

dare all'equipaggio sia i mezzi per combattere l'incendio che si fosse sviluppato malgrado le precedenti precauzioni, sia il tempo di atterrare e di lasciare il velivolo, se tali mezzi si fossero mostrati insufficienti;

per memoria: fare rispettare in servizio le consegne contro l'incendio, e vigilare alla pulizia e alla perfetta manutenzione di tutti gli organi di alimentazione, di carburazione e di protezione.

63. Predisposizioni di progetto. — La maggior parte delle precauzioni contro l'incendio deve essere studiata fin dal progetto dell'aeromobile e del motore, perchè strettamente connessa con le disposizioni strutturali o di allestimento.

È quindi necessario studiare con ogni cura in sede di progetto i particolari che seguono:

prendere ogni precauzione per evitare le fughe di benzina dai serbatoi e dalle tubolature specialmente fuori del compartimento dei serbatoi e ancor più nei compartimenti dei motori e in quelli per R. T.;

il metallo dei serbatoi e dei tubi dovrà possedere buon allungamento ed elevata resistenza alle vibrazioni;

si dovrà ridurre al minimo possibile il numero totale dei giunti fra tubi, ed assicurarne la perfetta tenuta;

il riempimento dei serbatoi di benzina dovrà essere predisposto in modo tale da non permettere gocciolamenti del liquido nè fuori nè tanto meno dentro il velivolo;

gli attacchi dei serbatoi dovranno essere previsti per resistere alle forze d'inerzia quali possono svilupparsi in un capovolgimento a velocità ridotta;

tutte le parti nell'aeromobile che possono venire spruzzate da benzina o da olio dovranno essere facili a visitare e a pulire.

Cura particolare sarà usata nello studio dei dispositivi di riscaldamento dei carburatori per mezzo dei gas di scarico e nella loro protezione contro gli effetti meccanici e termici dei ritorni di fiamma.

Il castello motore e gli attacchi del motore saranno calcolati in modo tale che i serbatoi, le pareti isolanti contro il fuoco, ed in genere gli organi interessanti la sicurezza contro l'incendio, non corrano il rischio di essere gravemente deformati o danneggiati nei casi previsti pel calcolo dei serbatoi e loro attacchi.

Tutte le installazioni elettriche di bordo, nonchè quelle per R. T., saranno munite di tutti i mezzi di protezione e di sicurezza intesi ad evitare scintille o sovrariscaldamenti pericolosi; tutti gli elementi capaci di dare scintille o fiamme saranno protetti per mezzo di reticelle e tenuti ben separati dai compartimenti del combustibile, e le condutture elettriche di polarità diversa saranno tenute distinte oppure rivestite di guaina metallica.

Nelle cabine per passeggeri dove si trovino materiali infiammabili saranno applicati cartelli con la indicazione del divieto di fumare.

64. Estinzione o limitazione degli incendi. — Ogni carburatore tipo corrente (non infiammabile) sarà, di regola, munito di un estintore di tipo approvato, che permetta di circondare istantaneamente con vapori non comburenti ogni principio d'incendio che vi si dichiarasse.

Inoltre sarà installato in ogni cabina separata di passeggeri o d'equipaggio un estintore portatile di tipo approvato.

Il funzionamento degli estintori sarà provato almeno una volta all'anno.

Si utilizzeranno per gli estintori, nei limiti del possibile, sostanze che non diano luogo a formazione di vapori nocivi alle persone; sarà inoltre prevista una ventilazione rapida dei locali chiusi, ed abitati in cui se ne fosse fatto impiego.

Quando i compartimenti dei motori non fossero sotto la diretta vista dell'equipaggio, saranno predisposti avvisatori d'incendio di sicuro funzionamento in prossimità dei principali focolari d'incendio possibili che trasmetteranno le loro indicazioni al posto d'equipaggio previsto.

65. Estintori. — Gli estintori attualmente impiegati sono di due tipi: estintori di carburatore (sistemati a posto), estintori di cabina (portatili).

Di regola si potrà accettare come estintore di cabina qualsiasi buona marca di estintore di automobile.

Gli estintori di carburatore devono essere sottoposti all'approvazione del R. I. N. A.

Per l'accettazione si dovrà verificare:

a) l'efficacia degli estintori provando praticamente a spegnere gli incendi della stessa natura di quelli previsti a bordo;

b) la sicurezza di funzionamento, che dovrà essere assicurata in ogni circostanza senza rischio di apertura intempestiva;

c) la resistenza dei serbatoi sotto pressione;

d) la perfetta ermeticità di tutto il dispositivo;

e) la innocuità dei vapori emessi, nel limite del possibile.

I lotti di estintori saranno composti al più di 20 unità, sui quali sarà effettuata di regola la prova di funzionamento su una unità di ciascun lotto; una prova di ermeticità alla pressione prevista; una pesata dei recipienti per verificare il loro stato di carica; un esame su ciascuna unità per il buono stato del materiale.

66. Avvisatori d'incendio. — Per l'accettazione di un tipo di avvisatore si verificherà la temperatura di funzionamento e la resistenza del sistema di messa in funzione alle temperature più basse.

Per le verifiche delle serie, si accerterà la loro identità col prototipo.

APPENDICE AL REGOLAMENTO PER I MOTORI DEGLI AEROMOBILI CIVILI

A) Norme complementari.

1. Sorveglianza di costruzione. — La sorveglianza della costruzione dei motori per aeromobili civili è esercitata di ufficio dall'Istituto, il quale invigila che i motori vengano costruiti secondo le norme del presente regolamento o di quello di uno dei Registri associati in A. I. R. (*Aircraft International Register*), se si tratta di motori destinati all'estero.

Per i motori destinati all'estero la sorveglianza è facoltativa.

La sorveglianza esercitata dal R. I. N. A. non dispensa l'interessato dall'adempiere alle condizioni prescritte per l'accettazione dei motori, e dal sottostare alle responsabilità derivanti dalla costruzione.

2. Modalità della sorveglianza. — La sorveglianza della costruzione da parte dei funzionari del R. I. N. A. si estende a tutte le parti del motore ed a tutti i suoi accessori. Tutti i materiali impiegati nella costruzione dovranno essere collaudati in armonia con le prescrizioni dei regolamenti tecnici dell'Istituto o di quello di uno dei Registri associati in A. I. R. (*Aircraft International Register*) per i motori destinati all'estero; in mancanza di esse saranno applicate le norme attualmente in vigore da parte della Regia aeronautica. Per motori destinati all'estero potranno applicarsi, a richiesta dell'interessato, le regole dei Registri associati in A. I. R.

Quando pezzi od accessori importanti del motore sono costruiti in zone diverse da quelle in cui ha luogo la costruzione principale, i funzionari tecnici di tali zone ne vengono avvertiti perchè possano effettuare le prove dei materiali e la sorveglianza della fabbricazione.

Dovrà essere messa a disposizione dei funzionari tecnici destinati a sorvegliare la costruzione una copia dei piani principali del motore e dei disegni costruttivi delle varie parti e degli accessori.

Se il prototipo del motore non è stato omologato dal R. I. N. A. ma da altro ente (in Italia il Ministero dell'aeronautica - Direzione generale delle costruzioni e degli approvvigionamenti), tali disegni dovranno essere muniti del visto di tale ente per garantire l'esatta riproduzione del prototipo in ogni sua parte.

3. Condotta della sorveglianza. — La sorveglianza dei funzionari tecnici sarà continua per tutta la durata della costruzione; le visite dovranno aver luogo ai diversi stadi della costruzione e del montamento. Nel corso di tali visite i funzionari dovranno assicurarsi che la esecuzione procede in conformità dei piani approvati e che sono seguite tutte le norme regolamentari. Prima della messa in opera dei materiali, i funzionari verificheranno le punzonature di accettazione apposte dai funzionari collaudatori; potranno però provare di nuovo ogni pezzo che sembrasse loro difettoso ed anche rifiutarlo quando lo giudichino necessario.

I funzionari tecnici informeranno le parti interessate di tutti i difetti che avranno osservato, prescrivendo, ove occorra, le modificazioni o i rinforzi del caso. Gli interessati,

salvo ricorso al capo reparto aeronautico del R. I. N. A., dovranno attenersi a tali prescrizioni, senza che possa derivarne al R. I. N. A. alcuna resposabilità per gli eventuali oneri o per le conseguenze delle prescrizioni medesime. Nei casi controversi deciderà il capo reparto aeronautico dell'Istituto.

Quando gli interessati opponessero rifiuto alle prescrizioni del reparto, questo potrà negare l'accettazione del motore.

4. Ispezioni. — È sempre in facoltà del reparto aeronautico del R.I.N.A. di fare eseguire sia durante la costruzione, sia a costruzione finita e prima di rilasciare il certificato di collaudo, una o più ispezioni straordinarie, all'infuori di quelle dei funzionari normalmente incaricati della sorveglianza, da funzionari superiori a ciò delegati.

5. Domanda di sorveglianza. — Per i motori da costruire sotto la sorveglianza del R. I. N. A. il costruttore trasmetterà al reparto aeronautico, direttamente o pel tramite di un ufficio aeronautico del R. I. N. A., la domanda di sorveglianza compilata sull'apposito stampato mod. V-3 che il reparto mette a disposizione dei costruttori di motori aeronautici presso i suoi uffici e che viene riprodotto nella presente appendice (Allegato 1). Unitamente alla domanda di sorveglianza per il primo motore o primo gruppo di motori il cui prototipo non sia stato omologato dal R. I. N. A. verrà trasmessa al reparto copia dei piani principali del motore e del capitolato d'oneri o delle specificazioni relative alla sua costruzione.

La domanda di sorveglianza dovrà essere inviata prima dell'inizio della costruzione.

6. Motori prototipi. — Per i motori prototipi sarà sottoposto al R. I. N. A. il progetto in doppia copia, unitamente alla domanda di omologazione ed a quella, compilata sul consueto mod. V-3, di sorveglianza della costruzione. Saranno equiparati ai motori prototipi quelli che pur derivando da un tipo noto presentano importanti modifiche (applicazioni del riduttore, cambiamenti nel sistema di lubrificazione o di raffreddamento, modificazioni delle teste, dei cilindri, sensibili variazioni del grado di compressione, e simili), o comunque variazioni tali da far ritenere che il comportamento del motore non sia più lo stesso che all'omologazione.

7. Caratteristiche da assegnare ai motori. — Ai motori costruiti sotto la sorveglianza del R. I. N. A. è conferito il distintivo ✠.

Gli aeromobili che sono muniti di motori di resistenza (Parte prima, art. 10) vengono contrassegnati nei documenti di classe e nei Libri registri, compreso il Registro internazionale A. I R., con un indice numerico, apposto a destra della lettera di categoria (*N* = normale, *S* = speciale, *A* = acrobatica), indicante il numero di volte che il motore ha subìto la prova di durata di 50 ore; la lettera di categoria viene sbarrata col tratto /.

8. Certificato di collaudo. — Al termine delle operazioni di collaudo di ciascun motore di serie l'Ufficio aeronautico che ad esse ha proceduto redigerà il certificato di collaudo sull'apposito stampato, che viene riprodotto pagina per pagina nella presente Appendice (Allegato 2). Nella quarta pagina, lasciata bianca, il funzionario potrà apporre eventuali indicazioni complementari; in particolare indicherà che al motore è assegnata la caratteristica ✠, quando abbia avuto luogo la sorveglianza di costruzione e, se del caso, che il prototipo del motore ha subìto *n* volte la prova di 50 ore, cosicchè all'aeromobile su cui esso verrà installato competerà la apposita caratteristica di cui all'articolo precedente.

Il certificato di collaudo, munito di marca da bollo di L. 3, sarà rilasciato dall'Ufficio aeronautico al costruttore; una copia ne verrà rimessa al reparto aeronautico e una al traffico aereo.

Per i motori prototipi, al termine delle prove di omologazione, verrà redatto un rapporto completo e particolareggiato in base al quale, se del caso, il reparto concederà la omologazione, mentre il certificato di collaudo del motore provato sarà come di consueto rilasciato in base ad un estratto delle prove subìte.

9. Contrassegni sul motore. — A collaudo ultimato il collaudatore provvederà ad applicare, mediante punzonatura ed incisioni, su una piccola zona rettangolare opportunamente scelta in parte visibile del basamento, il contrassegno del R. I. N. A. e la sua sigla personale; sotto ad essi la data di accettazione, ed infine a destra, se del caso, la croce distintiva di sorveglianza della costruzione (Allegato 3).

10. Libretto matricolare. — Per ciascun motore nuovo l'Ufficio collaudatore fornisce il « libretto matricolare » (mod. V-13), previsto dall'art. 159 del regolamento di navigazione aerea, riempiendolo opportunamente e munendolo dei prescritti visti.

11. Diritti da corrispondere al R. I. N. A. — Per la sorveglianza sulla costruzione dei motori e il rilascio dei relativi documenti sono dovuti al R. I. N. A. i seguenti diritti:

B) Motori costruiti sotto sorveglianza del R. I. N. A.

Potenza	Diritti
fino a HP 20	L. 300
da » 20 a 50	» 450
» » 50 » 100	» 600
» » 100 » 150	» 700
» » 150 » 200	» 800
» » 200 » 300	» 900
» » 300 » 400	» 1000

Per ogni 100 HP, o frazione di 100 HP, in più, aumento di L. 100.

C) Motori prototipi.

Vengono applicati i diritti della tabella di cui in *B*), con l'aumento del 50 %.

D) Parti staccate ed apparecchi ausiliari.

Per sorveglianza durante costruzione e collaudo di parti staccate od apparecchi ausiliari fuori dello stabilimento che costruisce il motore i diritti da corrispondere al R. I. N. A. saranno fissati di volta in volta secondo l'entità del lavoro.

Saranno a carico del costruttore le spese incontrate dal reparto aeronautico, dagli uffici e dai funzionari aeronautici nell'adempimento del rispettivo mandato, e quelle per le marche da bollo; a titolo di semplificazione, tuttavia, le piccole spese di corrispondenza, stampati e simili, esclusi i telegrammi, verranno conglobati in un diritto fisso di ufficio di L. 5 e quelle inerenti al certificato di collaudo in altre L. 25.

Per il libretto matricolare è dovuto al R. I. N. A. un diritto fisso di L. 5; per ogni ulteriore rilascio dei fascicoli staccati (Parte IV e V) un diritto di L. 2.

Per il rilascio di duplicati di documenti, o di copie di rapporti di prova, e simili, è dovuto al R. I. N. A. un diritto fisso di L. 25 per ciascun documento.

ALLEGATI.

ALLEGATO N. 1
al Regolamento per i motori degli aeromobili civili.

MOD. V - 8
A. I. R.

REGISTRO ITALIANO NAVALE ED AERONAUTICO
per la visita e la classificazione delle Navi, dei Galleggianti e degli Aeromobili

SEDE LEGALE IN ROMA

REPARTO AERONAUTICO

DOMANDA DI SORVEGLIANZA DURANTE COSTRUZIONE DI MOTORI AERONAUTICI.

Il sottoscritto domanda che sia . . . . sottopost . . . dai tecnici del Reparto Aeronautico *del* REGISTRO ITALIANO *a sorveglianza durante la costruzione presso* (1) . . . .
. . . .
per conto d . . . .
avente domicilio . . . .
N. . . . . . . *motor* . . . . *del tipo* . . . .
. . . . *da* . . . . *HP*
portant. . . . . *i.* . . . . *numer.* . . . .

La presente domanda è fatta in base alle norme e condizioni specificate nei Regolamenti del R. I. di cui il sottoscritto dichiara di aver preso esatta conoscenza e che accetta incondizionatamente, con particolare riguardo alle clausole seguenti:

« Il R. I. declina ogni responsabilità per errori di giudizio, omissioni o negligenze del proprio personale tecnico ed amministrativo ».

« La sorveglianza da parte del R. I. non dispensa l'interessato dall'adempiere alle condizioni prescritte per la classificazione e dal sottostare alle responsabilità derivanti dalla costruzione ».

Il sottoscritto si obbliga inoltre di pagare all'Amministrazione del REGISTRO ITALIANO *tutte le spese e i diritti che saranno fissati dal Reparto medesimo.*

. . . . *li* . . . . 19. . .

IL COSTRUTTORE

(1) Cantiere, stabilimento, officina.

Pagina 1

ALLEGATO N. 2
al Regolamento per i motori degli aeromobili civili.

A. I. R.

REGISTRO ITALIANO NAVALE ED AERONAUTICO

REPARTO AERONAUTICO

CERTIFICATO DI COLLAUDO
PER MOTORE D'AVIAZIONE

Motore tipo. . . . .

$\frac{\textit{Potenza omologata}}{\textit{N. di giri omologati}}$ = ...

Costruito dalla Ditta. . . . .

N. di Serie. . . . .

UFFICIO AERONAUTICO DI. . . . .

Pagina 2

REGISTRO ITALIANO NAVALE ED AERONAUTICO

REPARTO AERONAUTICO

A. I. R.

CERTIFICATO DI COLLAUDO

Si certifica che il motore tipo . . . .

costruito dalla Ditta . . . .

N. di Serie . . . .

è stato costruito sotto la sorveglianza e secondo le norme prescritte dai vigenti regolamenti del R. I. N. ed A.

Il collaudo è stato eseguito dall'Ufficio di . . . .

a . . . . *nei giorni* . . . .

Sono state impresse le seguenti marche di collaudo . . . .

. . . .

Il presente certificato è rilasciato alle norme e condizioni specificate nei Regolamenti del R. I. N. ed A. di cui l'interessato ha preso esatta conoscenza, accettandole incondizionatamente.

Pagina 3

COLLAUDO DEL MOTORE N. . . . . . .

Numero dei cilindri . . . . *Tipo del raffreddamento* . . . . . .

Corsa e diametro . . . . *Cilindrata totale cc.* . . . . . .

Potenza massima a piena ammissione HP . . . . *Rapporto di compressione* . . . . *Carburatori tipo* . . . . *Sistema e tipo di accensione* . . . .

Peso del motore con mozzo d'elica senza acqua ed olio kg. . . . .

Peso del motore con mozzo d'elica con acqua ed olio kg. . . . .

	1ª Prova	2ª Prova	3ª Prova	4ª Prova
Durata della prova				
Posizione dell'acceleratore . .				
Numero di giri medio				
HP al freno.				
HP in aria tipo				

Consumo medio (a 9/10 di potenza) benzina gr. per HP ora . . . .

Consumo medio (a 9/10 di potenza) olio gr. per HP ora . . . .

A . . . . li . . . .

L'ISPETTORE AERONAUTICO DEL R. I. N. ED A.

ALLEGATO N. 3
al Regolamento per i motori degli aeromobili civili.

R. I. N. N. ✠
1° luglio 1929-VII

a) *con sorveglianza speciale*

R. I. N. N.
1° luglio 1929-VII

b) *con sorveglianza ordinaria*

DECRETI PREFETTIZI:
Riduzione di cognomi nella forma italiana.

N. 1708.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI ZARA

Vista la domanda presentata dal sig. Schlechter Carlo di Edoardo Scelleri e di Giovanna Rumich, nato a Pola il 13 giugno 1894, residente a Zara, piazza San Giovanni n. 2/III ai termini dell'art. 2 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, diretta ad ottenere la riduzione del cognome nella forma italiana di « Scelleri »;

Considerato che la domanda stessa è stata affissa per un mese tanto all'albo del Comune di residenza del richiedente, quanto all'albo di questa Prefettura e che contro di essa entro 15 giorni dalla seguita affissione non è stata fatta opposizione alcuna;

Visti il decreto Ministeriale 5 agosto 1926 e il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494, che estende a tutti i territori delle nuove Provincie le disposizioni contenute nel citato R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17;

Decreta:

Il cognome del sig. Schlechter Carlo di Edoardo Scelleri è ridotto in « Scelleri ».

Uguale riduzione è disposta per i famigliari del richiedente indicati nella sua domanda e precisamente:

Schlechter Silvia nata Dulibich, nata a Sebenico il 19 aprile 1899, moglie;

Schlechter Antonia di Carlo, nata a Sebenico il 19 agosto 1918, figlia;

Schlechter Giovanna di Carlo, nata a Zara il 20 maggio 1924, figlia.

Il presente decreto sarà a cura dell'autorità comunale notificato all'interessato nei modi previsti al n. 2 del citato decreto Ministeriale ed avrà esecuzione secondo le norme stabilite ai nn. 4 e 5 del decreto stesso.

Zara, addì 14 giugno 1930 - Anno VIII

p. *Il prefetto*: ALBERTI.

(1704)

N. 2580-128.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI GORIZIA

Veduti il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494, che estende a tutti i territori delle nuove Provincie le disposizioni contenute nel R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, sulla restituzione in forma italiana dei cognomi delle famiglie della Venezia Tridentina e le istruzioni contenute nel decreto Ministeriale 5 agosto 1926 per la esecuzione del Regio decreto-legge anzidetto;

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana compilato ai sensi dell'art. 1 di detto decreto Ministeriale;

Decreta:

Il cognome della signora Arcon ved. Giovanna fu Giuseppe Arcon e fu Primozic Francesca, nata a Ranziano il 10 luglio 1876, residente a Ranziano, è restituito, a tutti gli effetti di legge, nella forma italiana di « Arcioni ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

Arcon Maria fu Francesco, nata a Ranziano il 9 aprile 1902, figlia;

Arcon Francesco fu Francesco, nato a Ranziano il 4 novembre 1906, figlio;

Arcon Albina fu Francesco, nata a Ranziano il 16 maggio 1913, figlia.

Il presente decreto, a cura dell'autorità comunale di Ranziano sarà notificato all'interessata a termini dell'art. 2 del succitato decreto Ministeriale 5 agosto 1926, ed avrà ogni altra esecuzione secondo le norme di cui ai nn. 4 e 5 delle istruzioni anzidette.

Gorizia, addì 27 marzo 1931 - Anno IX

Il prefetto: TIENGO.

(1705)

N. 2580-127.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI GORIZIA

Veduti il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494, che estende a tutti i territori delle nuove Provincie le disposizioni contenute nel R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, sulla restituzione in forma italiana dei cognomi delle famiglie della Venezia Tridentina e le istruzioni contenute nel decreto Ministeriale 5 agosto 1926 per la esecuzione del Regio decreto-legge anzidetto;

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana compilato ai sensi dell'art. 1 di detto decreto Ministeriale;

Decreta:

Il cognome del sig. Arcon Giovanni fu Giovanni e di Mozetic Francesca, nato a Ranziano il 2 settembre 1887 e residente a Ranziano, è restituito, a tutti gli effetti di legge, nella forma italiana di « Arcioni ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

Arcon Bernarda di Giuseppe Lukezic, nata a Ranziano il 15 maggio 1890, moglie;

Arcon Miroslava, nata a Ranziano il 14 dicembre 1920, figlia;

Arcon Marta, nata a Ranziano l'11 gennaio 1924, figlia;
Arcon Giovanna, nata a Ranziano il 20 ottobre 1927, figlia;
Arcon Francesco, nato a Ranziano il 24 ottobre 1892, fratello.

Il presente decreto, a cura dell'autorità comunale di Ranziano sarà notificato all'interessato a termini dell'art. 2 del succitato decreto Ministeriale 5 agosto 1926, ed avrà ogni altra esecuzione secondo le norme di cui ai nn. 4 e 5 delle istruzioni anzidette.

Gorizia, addì 27 marzo 1931 - Anno IX

Il prefetto: TIENGO.

(1706)

N. 2580-126.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI GORIZIA

Veduti il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494, che estende a tutti i territori delle nuove Provincie le disposizioni contenute nel R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, sulla restituzione in forma italiana dei cognomi delle famiglie della Venezia Tridentina e le istruzioni contenute nel decreto Ministeriale 5 agosto 1926 per la esecuzione del Regio decreto-legge anzidetto;
Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana compilato ai sensi dell'art. 1 di detto decreto Ministeriale;

Decreta:

Il cognome del sig. Arcon Augusto fu Michele e di Maria Krpan, nato a Ranziano il 30 gennaio 1884 e residente a Ranziano, è restituito, a tutti gli effetti di legge, nella forma italiana di « Arcioni ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

Arcon Maria fu Giuseppe, nata a Ranziano il 24 marzo 1890, moglie;
Arcon Stanislao, nato a Ranziano il 13 novembre 1919, figlio;
Arcon Luigi, nato a Ranziano il 5 marzo 1922, figlio.

Il presente decreto, a cura dell'autorità comunale di Ranziano sarà notificato all'interessato a termini dell'art. 2 del succitato decreto Ministeriale 5 agosto 1926, ed avrà ogni altra esecuzione secondo le norme di cui ai nn. 4 e 5 delle istruzioni anzidette.

Gorizia, addì 27 marzo 1931 - Anno IX

Il prefetto: TIENGO.

(1707)

N. 2580-125.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI GORIZIA

Veduti il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494, che estende a tutti i territori delle nuove Provincie le disposizioni contenute nel R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, sulla restituzione in forma italiana dei cognomi delle famiglie della Venezia Tridentina e le istruzioni contenute nel decreto Ministeriale 5 agosto 1926 per la esecuzione del Regio decreto legge anzidetto;
Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana compilato ai sensi dell'art. 1 di detto decreto Ministeriale;

Decreta:

Il cognome del sig. Arcon Luigi fu Giovanni e di Keber Francesca, nato a Boccavizza il 17 luglio 1893 e residente a Ranziano, è restituito, a tutti gli effetti di legge, nella forma italiana di « Arcioni ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

Arcon Albina (Zora) fu Francesco Pahor, nata a Ranziano il 30 maggio 1897, moglie;
Arcon Albino, nato a Ranziano il 21 gennaio 1921, figlio;
Arcon Luigi, nato a Ranziano il 12 aprile 1924, figlio.

Il presente decreto, a cura dell'autorità comunale di Ranziano sarà notificato all'interessato a termini dell'art. 2 del succitato decreto Ministeriale 5 agosto 1926, ed avrà ogni altra esecuzione secondo le norme di cui ai nn. 4 e 5 delle istruzioni anzidette.

Gorizia, addì 27 marzo 1931 - Anno IX

Il prefetto: TIENGO.

(1708)

N. 2580-98.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI GORIZIA

Veduti il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494, che estende a tutti i territori delle nuove Provincie le disposizioni contenute nel R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, sulla restituzione in forma italiana dei cognomi delle famiglie della Venezia Tridentina e le istruzioni contenute nel decreto Ministeriale 5 agosto 1926 per la esecuzione del Regio decreto-legge anzidetto;
Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana compilato ai sensi dell'art. 1 di detto decreto Ministeriale;

Decreta:

Il cognome del sig. Antonic Antonio fu Antonio e fu Grobisa Maria, nato a Novello il 19 dicembre 1877 e residente a Temenizza, Voiscizza n. 24, è restituito, a tutti gli effetti di legge, nella forma italiana di « Antoni ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

Antonic Francesco di Antonio, nato a Voiscizza il 13 luglio 1908, figlio;
Antonic Emilia di Antonio, nata a Voiscizza il 21 marzo 1901, figlia;
Antonic Luigia di Antonio, nata a Voiscizza il 16 giugno 1912, figlia.

Il presente decreto, a cura dell'autorità comunale di Temenizza sarà notificato all'interessato a termini dell'art. 2 del succitato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione secondo le norme di cui ai nn. 4 e 5 delle istruzioni anzidette.

Gorizia, addì 30 marzo 1931 - Anno IX

Il prefetto: TIENGO.

(1710)

N. 2580-100.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI GORIZIA

Veduti il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494, che estende a tutti i territori delle nuove Provincie le disposizioni contenute nel R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, sulla restituzione in forma italiana dei cognomi delle famiglie della Venezia Tridentina e le istruzioni contenute nel decreto Ministeriale 5 agosto 1926 per la esecuzione del Regio decreto-legge anzidetto;

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana compilato ai sensi dell'art. 1 di detto decreto Ministeriale;

Decreta:

Il cognome del sig. Antonic Antonio fu Francesco e fu Rudez Lucia, nato a Novello il 5 marzo 1876 e residente a Temenizza, fr. Novello n. 6, è restituito, a tutti gli effetti di legge, nella forma italiana di « Antoni ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

Antonic Giuseppina fu Giuseppe Semolic, nata a Brestovizza il 10 marzo 1881, moglie;
Antonic Sofia, nata a Novello il 12 ottobre 1900, figlia;
Antonic Cristina, nata a Novello il 6 agosto 1902, figlia;
Antonic Giuseppe, nato a Novello il 3 maggio 1906, figlio;
Antonic Irene Maria, nata a Novello il 7 settembre 1924, figlia.

Il presente decreto, a cura dell'autorità comunale di Temenizza sarà notificato all'interessato a termini dell'art. 2 del succitato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione secondo le norme di cui ai nn. 4 e 5 delle istruzioni anzidette.

Gorizia, addì 30 marzo 1931 - Anno IX

Il prefetto: TIENGO.

(1709)

N. 2580-109.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI GORIZIA

Veduti il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494, che estende a tutti i territori delle nuove Provincie le disposizioni contenute nel R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, sulla restituzione in forma italiana dei cognomi delle famiglie della Venezia Tridentina e le istruzioni contenute nel decreto Ministeriale 5 agosto 1926 per la esecuzione del Regio decreto-legge anzidetto;

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana compilato ai sensi dell'art. 1 di detto decreto Ministeriale;

Decreta:

Il cognome del sig. Andrejcic Giacomo fu Maria Andrejcic, nato a Trieste il 28 giugno 1900 e residente a Tolmino, fr. Volzana Sella n. 21, è restituito, a tutti gli effetti di legge, nella forma italiana di « Andrei ».

Il presente decreto, a cura dell'autorità comunale di Tolmino, sarà notificato all'interessato a termini dell'art. 2 del succitato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione secondo le norme di cui ai nn. 4 e 5 delle istruzioni anzidette.

Gorizia, addì 30 marzo 1931 - Anno IX

Il prefetto: TIENGO.

(1711)

N. 2580-96.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI GORIZIA

Veduti il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494, che estende a tutti i territori delle nuove Provincie le disposizioni contenute nel R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, sulla restituzione in forma italiana dei cognomi delle famiglie della Venezia Tridentina e le istruzioni contenute nel decreto Ministeriale 5 agosto 1926 per la esecuzione del Regio decreto-legge anzidetto;

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana compilato ai sensi dell'art. 1 di detto decreto Ministeriale;

Decreta:

Il cognome del sig. Antonic Agostino fu Michele e fu Konjc Francesca, nato a Brestovizza in Valle il 1° agosto 1884 e residente a Opacchiasella, Brestovizza n. 130, è restituito, a tutti gli effetti di legge, nella forma italiana di « Antoni ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

Antonic Angela di Giovanni Urdih, nata a Boscomalo il 29 settembre 1892, moglie;
Antonic Giuseppe, nato a Scoppo il 15 marzo 1921, figlio;
Antonic Alberto, nato a Brestovizza il 30 dicembre 1922, figlio;
Antonic Emilia Carolina, nata a Opacchiasella il 15 gennaio 1925, figlia;
Antonic Francesco, nato a Opacchiasella il 5 ottobre 1927, figlio.

Il presente decreto, a cura dell'autorità comunale di Opacchiasella sarà notificato all'interessato a termini dell'art. 2 del succitato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione secondo le norme di cui ai numeri 4 e 5 delle istruzioni anzidette.

Gorizia, addì 30 marzo 1931 - Anno IX

Il prefetto: TIENGO.

(1712)

N. 2580-107.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI GORIZIA

Veduti il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494, che estende a tutti i territori delle nuove Provincie le disposizioni contenute nel R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, sulla restituzione in forma italiana dei cognomi delle famiglie della Venezia Tridentina e le istruzioni contenute nel decreto Ministeriale 5 agosto 1926 per la esecuzione del Regio decreto-legge anzidetto;

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana compilato ai sensi dell'art. 1 di detto decreto Ministeriale;

Decreta:

Il cognome del sig. Abram Giuseppe fu Francesco e fu Pajer Giovanna, nato a Idria il 20 marzo 1874 e residente a Idria, è restituito, a tutti gli effetti di legge, nella forma italiana di « Abrami ».

Il presente decreto, a cura dell'autorità comunale di Idria, sarà notificato all'interessato a termini dell'art. 2 del succitato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione secondo le norme di cui ai nn. 4 e 5 delle istruzioni anzidette.

Gorizia, addì 30 marzo 1931 - Anno IX

Il prefetto: TIENGO.

(1713)

N. 2580-97.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI GORIZIA

Veduti il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494, che estende a tutti i territori delle nuove Provincie le disposizioni contenute nel R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, sulla restituzione in forma italiana dei cognomi delle famiglie della Venezia Tridentina e le istruzioni contenute nel decreto Ministeriale 5 agosto 1926 per la esecuzione del Regio decreto-legge anzidetto;

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana compilato ai sensi dell'art. 1 di detto decreto Ministeriale;

Decreta:

Il cognome della signora Antonic ved. Carolina fu Francesco Dugulin e della fu Petelin Agnese, nata a Goriano il 12 novembre 1865 e residente a Opacchiasella, Brestovizza, n. 19, è restituito, a tutti gli effetti di legge, nella forma italiana di « Antoni ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

Antonic Giuseppina fu Andrea, nata a Brestovizza il 18 novembre 1889, figlia;

Antonic Luigi Andrea fu Andrea, nato a Brestovizza il 19 maggio 1900, figlio.

Il presente decreto, a cura dell'autorità comunale di Opacchiasella, sarà notificato all'interessato a termini dell'art. 2 del succitato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione secondo le norme di cui ai numeri 4 e 5 delle istruzioni anzidette.

Gorizia, addì 30 marzo 1931 - Anno IX

Il prefetto: TIENGO.

(1714)

N. 2580-147.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI GORIZIA

Veduti il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494, che estende a tutti i territori delle nuove Provincie le disposizioni contenute nel R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, sulla restituzione in forma italiana dei cognomi delle famiglie della Venezia Tridentina e le istruzioni contenute nel decreto Ministeriale 5 agosto 1926 per la esecuzione del Regio decreto-legge anzidetto;

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana compilato ai sensi dell'art. 1 di detto decreto Ministeriale;

Decreta:

Il cognome della signora Adamic Maria ved. Jachin fu Giuseppe e di Scuka Caterina, nata a Scherbina l'8 marzo 1860 e residente a Comeno, 5-6, è restituito, a tutti gli effetti di legge, nella forma italiana di « Adami ».

Il presente decreto, a cura dell'autorità comunale di Comeno, sarà notificato all'interessato a termini dell'articolo 2 del succitato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione secondo le norme di cui ai numeri 4 e 5 delle istruzioni anzidette.

Gorizia, addì 3 aprile 1931 - Anno IX

Il prefetto: TIENGO.

(1715)

N. 11419-2.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del parag. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome di sig. Antonio Bacich fu Policarpo, nato a Pedena (Pisino) il 26 luglio 1885 e residente a Monfalcone, è restituito nella forma italiana di « Bassi ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi familiari:

1. Anna Bacich nata Opassich fu Matteo, nata il 12 settembre 1885, moglie;
2. Lino Giuliano di Antonio, nato il 20 dicembre 1906, figlio.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi paragrafi 4 e 5.

Trieste, addì 3 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2243)

N. 11419-3.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del parag. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Domenico Blessig fu Pietro, nato a Dignano d'Istria il 4 agosto 1875 e residente a S. Canzian d'Isonzo, è restituito nella forma italiana di « Blessi ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi familiari:

1. Angela Blessig nata Cosolo fu Giusto, nata il 17 aprile 1880, moglie;
2. Pietro di Domenico, nato il 10 luglio 1903, figlio.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi paragrafi 4 e 5.

Trieste, addì 3 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2244)

N. 11419-4.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927. n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Pietro Braicovich fu Antonio, nato a Pola il 20 agosto 1895 e residente a Staranzano, è restituito nella forma italiana di « Braico ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

1. Virginia Braicovich nata Comisso di Francesco, nata il 5 ottobre 1893, moglie;
2. Bruno di Pietro, nato il 31 gennaio 1923, figlio;
3. Elena di Pietro, nata il 9 febbraio 1925, figlia.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 3 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2245)

N. 11419-5.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome della signora Ida Stabile, vedova Buchiniz fu Santo, nata a Fiumicello il 10 marzo 1894 e residente a Staranzano, è restituito nella forma italiana di « Bucchini ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

1. Nives fu Guido, nata l'8 marzo 1913, figlia;
2. Fulgido Luigi fu Guido, nato il 18 gennaio 1924, figlio;
3. Dalia Francesca fu Guido, nata il 16 luglio 1925, figlia;
4. Silvana Maria fu Guido, nata il 18 giugno 1927, figlia.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessata nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 3 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2246)

N. 11419-6.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del parag. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Andrea Ferlettig fu Stefano, nato a Doberdò del Lago il 24 maggio 1886 e residente a Staranzano, è restituito nella forma italiana di « Ferletti ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

1. Giustina Ferlettig nata Skabar di Giovanni, nata il 17 ottobre 1895, moglie;
2. Pierina Maria di Andrea, nata il 26 febbraio 1926, figlia;
3. Iolanda di Andrea, nata il 4 giugno 1928, figlia;
4. Maria Ferlettig nata Visintin fu Andrea, nata 13 febbraio 1850, madre.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi paragrafi 4 e 5.

Trieste, addì 3 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2247)

N. 11419-7.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del parag. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Francesco Ferlettig fu Giuseppe, nato a Staranzano il 14 febbraio 1875 e residente a Staranzano, è restituito nella forma italiana di « Ferletti ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

1. Maria di Francesco, nata il 21 gennaio 1900, figlia;
2. Giuseppe di Francesco, nato il 19 marzo 1903, figlio;
3. Antonio di Francesco, nato il 22 maggio 1904, figlio;

4. Augusto di Francesco, nato il 20 settembre 1906, figlio;
5. Enrica di Francesco, nata il 27 maggio 1908, figlia;
6. Guglielmo di Francesco, nato il 21 settembre 1909, figlio;
7. Lucia di Maria, nata il 25 novembre 1919, nipote;
8. Gisella nata Galopin fu Bernardino, nata il 27 novembre 1902, nuora;
9. Claudio Luigi di Antonio, nato il 9 gennaio 1929, nipote.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al parag. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi paragrafi 4 e 5.

Trieste, addì 3 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2248)

N. 11419-8.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Grilj Matteo fu Matteo, nato a Opacchiasella il 4 dicembre 1885 e residente a Staranzano, è restituito nella forma italiana di « Grillo ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi familiari:

1. Caterina Grilj nata Frandolig fu Giuseppe, nata il 20 febbraio 1891, moglie;
2. Marcello di Matteo, nato il 4 dicembre 1922, figlio;
3. Carlo di Matteo, nato il 27 febbraio 1924, figlio;
4. Romano di Matteo, nato il 9 luglio 1925, figlio;
5. Umberto di Matteo, nato il 14 maggio 1927, figlio;

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 3 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2249)

N. 11419-9.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Giuseppe Grilj fu Matteo, nato a San Michele del Carso il 23 ottobre 1899 e residente a Staranzano, è restituito nella forma italiana di « Grillo ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi familiari:

1. Angelina Grilj nata Peris fu Matteo, nata il 4 agosto 1895, moglie;
2. Giuseppe di Giuseppe, nato il 5 ottobre 1920, figlio;
3. Angela di Giuseppe, nata il 7 maggio 1922, figlia;
4. Giuliano di Giuseppe, nato il 19 febbraio 1925, figlio;
5. Fiorello di Giuseppe, nato il 7 maggio 1927, figlio.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 3 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2250)

N. 11419-10.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Francesco Lacovig fu Antonio, nato a Ronchi dei Legionari il 3 giugno 1857 e residente a Staranzano, è restituito nella forma italiana di « Laco ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi familiari:

1. Luigia Lacovig nata Visintin fu Lorenzo, nata il 21 marzo 1864, moglie;
2. Rodolfo di Francesco, nato il 10 ottobre 1897, figlio;
3. Giuseppina di Francesco, nata il 25 marzo 1903, figlia.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 3 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2251)

N. 11419-11.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Ernesto Laurentig di Giuseppe, nato a Staranzano il 4 ottobre 1885 e residente a Ronchi dei Legionari, è restituito nella forma italiana di « Laurenti ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

1. Giovanna Laurentig nata Okretic fu Antonio, nata il 13 ottobre 1899, moglie;
2. Maria di Ernesto, nata il 18 luglio 1925, figlia;
3. Giuseppe fu Giuseppe, nato il 9 dicembre 1854, padre.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 3 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2252)

N. 11419-11-II.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome della minore Emilia Cokretic di Giovanna, nata a Ronchi dei Legionari il 28 marzo 1919 e residente a Ronchi dei Legionari, è restituito nella forma italiana di « Ocretti ».

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato al tutore dell'interessata sig. Ernesto Luretti nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi paragrafi 4 e 5.

Trieste, addì 3 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2253)

N. 11419-12.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del parag. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Giuseppe Laurencic fu Antonio, nato a Doberdò del Lago il 20 aprile 1951 e residente a Staranzano, è restituito nella forma italiana di « Lorenzi ».

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi paragrafi 4 e 5.

Trieste, addì 3 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2254)

N. 11419-13.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Gioachino Marusig fu Antonio, nato a Staranzano il 25 novembre 1886 e residente a Staranzano, è restituito nella forma italiana di « Marussi ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

1. Elena Marusig nata Pellegrin di Antonio, nata il 25 aprile 1886, moglie;
2. Bruno di Gioachino, nato il 1° agosto 1921, figlio;
3. Caterina fu Antonio, nata il 25 luglio 1885, sorella.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al parag. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi paragrafi 4 e 5.

Trieste, addì 3 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2255)

N. 11419-14.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Antonio Nicolausig di Giovanni, nato a Corona il 18 novembre 1875 e residente a Monfalcone, è restituito nella forma italiana di « Nicolazzi ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

1. Marta Nicolausig nata Cicuta di Giovanni, nata il 20 agosto 1879, moglie;
2. Luigia di Antonio, nata il 29 settembre 1902, figlia;
3. Anna di Antonio, nata il 29 maggio 1907, figlia;
4. Davide di Antonio, nato il 21 agosto 1908, figlio;
5. Florinda di Antonio, nata il 24 marzo 1920, figlia.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 3 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2256)

N. 11419-15.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Giuseppe Pauletig fu Antonio, nato a Staranzano il 20 marzo 1880 e residente a Staranzano, è restituito nella forma italiana di « Pauletti ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

1. Elisa Pauletig nata Gon di Giuseppe, nata il 12 luglio 1885, moglie;
2. Angela di Giuseppe, nata il 31 agosto 1907, figlia;
3. Giuseppina di Giuseppe, nata il 2 novembre 1908, figlia;
4. Caterina di Giuseppe, nata il 30 gennaio 1910, figlia;
5. Maria di Giuseppe, nata il 26 marzo 1912, figlia;
6. Antonio di Giuseppe, nato il 1° marzo 1914, figlio.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 3 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2257)

N. 11419-16.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Giuseppe Pauletig di Matteo, nato a Parenzo il 7 luglio 1899 e residente a Staranzano è restituito nella forma italiana di « Pauletti ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

1. Maria Pauletig nata Stanich di Andrea, nata il 16 ottobre 1897, moglie;
2. Angela di Giuseppe, nata il 14 marzo 1921, figlia;
3. Egida Pierina di Giuseppe, nata il 18 giugno 1926, figlia.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 3 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2258)

N. 11419-17.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Luigi Periz di Stefano, nato a Vallone (Gorizia) il 14 maggio 1893 e residente a Ronchi dei Legionari, è restituito nella forma italiana di « Pieri ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

1. Romana Periz nata Miniussi di Angelo, nata il 25 dicembre 1897, moglie;
2. Luciano di Luigi, nato il 9 aprile 1922, figlio;
3. Alvino di Luigi, nato il 25 maggio 1925, figlio;
4. Enea di Luigi, nato il 15 novembre 1927, figlio;
5. Stefania fu Stefano, nata l'11 luglio 1891, sorella;
6. Giuseppina Periz nata Bonetta fu Antonio, nata il 6 aprile 1861, madre.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 3 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2259)

N. 11419-19.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Michele Poianaz fu Giacomo, nato a Staranzano il 3 gennaio 1848 e residente a Staranzano, è restituito nella forma italiana di « Poiani ».

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 3 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2260)

N. 11419-20.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del paragrafo 1 del decreto Ministe-

riale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome della signora Maria Cragnolin ved. Rusig fu Pietro, nata a Ronchi dei Legionari il 24 giugno 1858 e residente a Staranzano, è restituito nella forma italiana di « Russi ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

1. Giovanni fu Giuseppe, nato il 30 ottobre 1906, figlio;
2. Antonio fu Giuseppe, nato il 20 settembre 1895, figlio;
3. Colomba Rusig nata Cragnolin fu Giuseppe, nata l'11 dicembre 1897, nuora;
4. Giuseppe di Antonio, nato il 27 luglio 1920, nipote;
5. Maria di Antonio, nata il 4 agosto 1921, nipote;
6. Lucia Anna di Antonio, nata il 16 dicembre 1925, nipote;
7. Antonio di Antonio, nato il 9 febbraio 1929, nipote;
8. Angelo fu Giuseppe, nato il 3 settembre 1899, figlio;
9. Livia Maria di Angelo, nata il 25 giugno 1928, nipote;
10. Luigia fu Giuseppe, nata il 20 gennaio 1887, figlia;
11. Santa fu Giuseppe, nata il 1° aprile 1902, figlia;
12. Maria fu Giuseppe, nata il 13 luglio 1894, figlia;
13. Caterina fu Giuseppe, nata il 18 agosto 1889, figlia.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessata nei modi indicati al paragrafo 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi paragrafi 4 e 5.

Trieste, addì 3 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2261)

N. 11419-21.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del parag. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Carlo Stoch fu Andrea, nato a Trieste il 4 ottobre 1883 e residente a Monfalcone, è restituito nella forma italiana di « Stocca ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

Anna Stoch nata d'Antonio fu Carlo, nata il 26 febbraio 1886, moglie.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al paragr. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi paragrafi 4 e 5.

Trieste, addì 3 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2262)

N. 11419-6-11.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del parag. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome della minore Danila Stepancic fu Giuseppe, nata a Staranzano il 19 ottobre 1921 e residente a Staranzano, è restituito nella forma italiana di « Stefani ».

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato al tutore sig. Andrea Ferlettig nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 3 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2263)

N. 11419/968/29-V.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del parag. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Daneu Martino fu Giovanni, nato a Trieste il 23 agosto 1895 e residente a Trieste, Contovello, n. 95, è restituito nella forma italiana di « Danieli ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

1. Amalia Daneu nata Millich di Ferdinando, nata il 13 agosto 1896, moglie;
2. Natalia di Martino, nata il 29 marzo 1922, figlia;
3. Oliva di Martino, nata il 5 aprile 1926, figlia;
4. Lidia di Martino, nata il 23 febbraio 1930, figlia.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al parag. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi paragrafi 4 e 5.

Trieste, addì 5 giugno 1930 - Anno IX

Il prefetto: PORRO.

(2264)

N. 11419/1422/29-V.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Ielusic Stefano fu Antonio, nato a Cittavecchia (S.H.S.) il 27 ottobre 1872 e residente a Trieste, via Cavana, 2, è restituito nella forma italiana di « Gelussi ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

1. Giovanna Ielusic nata Franetovich fu Giuseppe, nata il 25 dicembre 1877, moglie;
2. Margherita di Stefano, nata l'11 aprile 1898, figlia;
3. Giuseppe di Stefano, nato il 22 gennaio 1901, figlio;
4. Cosimo di Stefano, nato il 13 agosto 1902, figlio;
5. Luca di Stefano, nato il 5 giugno 1904, figlio;
6. Giovanni di Stefano, nato il 26 settembre 1908, figlio.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 5 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2265)

N. 11419/1423/29-V.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del parag. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome della signora Mauric Valeria di Stefano, nata a Trieste il 5 giugno 1900 e residente a Trieste, via Barbariga, 3, è restituito nella forma italiana di « Mauri ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

Silvio di Valeria, nato il 3 gennaio 1927, figlio.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al parag. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi paragrafi 4 e 5.

Trieste, addì 5 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2266)

N. 11419/1424/29-V.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Pavlovic Raimondo fu Giuseppe, nato a Divaccia il 25 maggio 1865 e residente a Trieste, via G. Gatteri, 7, è restituito nella forma italiana di « Paoli ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

1. Luigia Pavlovic nata Kobau di Francesco, nata il 14 ottobre 1871, moglie;
2. Vladimiro di Raimondo, nato il 5 giugno 1903, figlio;
3. Raimondo di Raimondo, nato il 7 giugno 1905, figlio.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 5 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2267)

N. 11419/1426/29-V.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome della sig.a Pavlovcic Antonia di Antonio, nata a Senosecchia il 1° gennaio 1907 e residente a Trieste, via Carducci, 27, è restituito nella forma italiana di « Paoli ».

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessata nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926, ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 5 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2268)

N. 11419/1427/29-V.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome della signorina Paulovich Angela fu Antonio, nata a Colmo il 15 giugno 1909 e residente a Trieste, S. M. Madd. Sup., 131, è restituito nella forma italiana di « Paoli ».

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessata nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 5 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2269)

N. 11419/1428/29-V.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Pavlovic Antonio di Giuseppe, nato a Corgnale il 5 aprile 1900 e residente a Trieste, via Giulia, 73, è restituito nella forma italiana di « Paoli ».

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessata nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 5 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2270)

N. 11419/1429/29-V.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Paulich Giuseppe fu Vincenzo, nato a Trieste il 14 febbraio 1895 e residente a Trieste, via C. Stuparich, 9, è restituito nella forma italiana di « Paoli ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

Ernesta Paulich nata Markusa di Stefano, nata il 25 ottobre 1897, moglie.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 5 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2271)

N. 11419/1430/29-V.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

I cognomi della signora Giovanna Briz fu Antonio ved. Paulich, nata a Montespino il 30 novembre 1862 e residente a Trieste, via Giuliani, 33, sono restituiti nella forma italiana di « Brizzi-Paoli ».

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessata nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 5 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2272)

N. 11419/1431/29-V.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Paulic Carlo di Giovanni, nato a Trieste il 3 marzo 1888 e residente a Trieste, Gretta, 123, è restituito nella forma italiana di « Paoli ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

1. Francesca Paulic nata Trampus di Giovanni, nata il 26 settembre 1886, moglie;
2. Argia di Carlo, nata il 9 luglio 1913, figlia.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 5 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2273)

N. 11419/1432/29-V.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Paulic Antonio fu Francesco, nato a Dolegna di San Giacomo il 10 giugno 1867 e residente a Trieste, Salita Trenovia, 382, è restituito nella forma italiana di « Paoli ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

1. Giovanna Paulic nata Mahorcic di Giuseppe, nata il 7 marzo 1878, moglie;
2. Francesco di Antonio, nato il 14 luglio 1907, figlio;
3. Maria di Antonio, nata il 24 agosto 1909, figlia;
4. Antonio di Antonio, nato il 17 gennaio 1912, figlio.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 5 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: Porro.

(2274)

N. 11419/1433/29-V.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Paulic Andrea fu Francesco, nato a San Giacomo in Colle il 30 ottobre 1873 e residente a Trieste, Salita Gretta, 13, è restituito nella forma italiana di « Paoli ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

1. Matilde Paulic nata Hoffer di Raimondo, nata l'8 marzo 1882, moglie;
2. Andrea di Andrea, nato il 28 giugno 1909, figlio;
3. Vladislao di Andrea, nato il 12 giugno 1911, figlio.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al parag. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 5 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: Porro.

(2275)

N. 11419/1434/29-V.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome della signora Lorenzini Giuditta fu Giovanni ved. Paulic, nata a Pirano il 24 gennaio 1860 e residente a Trieste, via San Zenone, 14, è restituito nella forma italiana di « Paoli ».

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessata nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926, ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 5 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: Porro.

(2276)

N. 11419/1438/29-V.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del parag. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome della sig.na Paolich Licia di Dorotea, nata a Trieste il 31 marzo 1925 e residente a Trieste, via Ireneo della Croce, 4, è restituito nella forma italiana di « Paoli ».

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessata nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi paragrafi 4 e 5.

Trieste, addì 5 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: Porro.

(2277)

N. 11419/1436/29-V.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Paulich Giov. Maria fu Antonio, nato a Portole il 2 agosto 1863 e residente a Trieste, via E. Toti, n. 1, è restituito nella forma italiana di « Paoli ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari;

Antonia Paulich nata Stopar fu Pietro, nata il 3 febbraio 1867, moglie.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 5 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: Porro.

(2278)

N. 11419/1435/29-V.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Paolich Pietro di Giovanni, nato a Gradena il 15 ottobre 1897 e residente a Trieste, S. M. Madd. Sup. 442, è restituito nella forma italiana di « Paoli ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

1. Antonia Paolich nata Perich di Giacomo, nata il 2 ottobre 1896, moglie;
2. Antonio di Pietro, nato il 9 aprile 1923, figlio;
3. Anna di Pietro, nata il 26 luglio 1925, figlia.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 5 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2279)

N. 11419/1437/29-V.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Pavlic Giovanni fu Andrea, nato a Gradena il 18 gennaio 1885 e residente a Trieste, Piano Sant'Anna, 66, è restituito nella forma italiana di « Paoli ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari;

1. Maria Pavlic nata Olenik fu Giovanni, nata il 29 maggio 1894, moglie;
2. Liubimiro di Giovanni, nato il 1° maggio 1912, figlio;
3. Vladimiro di Giovanni, nato il 6 ottobre 1914, figlio;
4. Davorin di Giovanni, nato il 2 dicembre 1919, figlio;
5. Elvira di Giovanni, nata il 25 febbraio 1923, figlia.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 5 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2280)

N. 11419/1425/29-V.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Paulissich Francesco di Giovanni, nato a Sarezzo il 3 febbraio 1900 e residente a Trieste, via Sapone, 5, è restituito nella forma italiana di « Paoli ».

Il presente decreto sarà a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926, ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 5 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2281)

N. 11419/1439/29-V.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome della signora Cavallarin Giulia fu Emilio ved. Scolarich, nata a Trieste il 6 luglio 1880 e residente a Trieste, via Pietà, 6, è restituito nella forma italiana di « Scolari ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

Oreste fu Oreste, nato il 24 maggio 1908, figlio.

Il presente decreto sarà a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessata nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926, ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 5 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2282)

N. 11419/1440/29-V.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Vodopivez Rodolfo fu Andrea, nato a Trieste il 3 aprile 1884 e residente a Trieste, via dei Gradi, n. 1, è restituito nella forma italiana di « Bevilacqua ».

Uguale restituzione è disposta per i seguenti suoi famigliari:

1. Violetta Vodopivez nata Draghicevic fu Matteo, nata il 12 settembre 1895, moglie;
2. Augusto di Rodolfo, nato il 30 luglio 1914, figlio;
3. Mario di Rodolfo, nato il 9 novembre 1919, figlio.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessato nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 5 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2283)

N. 11419/1444/29-V.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduto l'elenco dei cognomi da restituire in forma italiana, compilato a sensi del par. 1 del decreto Ministeriale 5 agosto 1926, il quale contiene le istruzioni per la esecuzione del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, esteso a tutti i territori delle nuove Provincie con R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome della signora Antoncic Antonia di Antonio, nata a Gaberce Auremiano il 13 aprile 1872 e residente a Trieste, via Lazzaretto Vecchio, 11, è restituito nella forma italiana di « Antoni ».

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato all'interessata nei modi indicati al par. 2 del citato decreto Ministeriale 5 agosto 1926 ed avrà ogni altra esecuzione prescritta nei successivi par. 4 e 5.

Trieste, addì 12 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2335)

N. 11419-947.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduta la domanda presentata dal sig. Bruno Metlika fu Antonio, nato a Trieste il 28 aprile 1897 e residente a Trieste, San Giovanni Brandesia n. 794, e diretta ad ottenere a termini dell'art. 2 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, la riduzione del suo cognome in forma italiana e precisamente in « Metelli »;

Veduto che la domanda stessa è stata affissa per un mese tanto all'albo del Comune di residenza del richiedente, quanto all'albo di questa Prefettura, e che contro di essa entro quindici giorni dalla seguita affissione non è stata fatta opposizione alcuna;

Veduti il decreto Ministeriale 5 agosto 1926 e il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Bruno Metlika è ridotto in « Metelli ».

Uguale riduzione è disposta per i famigliari del richiedente indicati nella sua domanda e cioè:

1. Valeria Flabetich in Metlika fu Antonio, nata il 3 giugno 1896, moglie;
2. Bruna di Bruno, nata il 18 aprile 1922, figlia;
3. Antonio di Bruno, nato il 5 giugno 1926, figlio.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato al richiedente nei modi previsti al n. 6 del citato decreto Ministeriale e avrà esecuzione secondo le norme stabilite ai nn. 4 e 5 del decreto stesso.

Trieste, addì 9 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2294)

N. 11419-951.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduta la domanda presentata dal sig. Carlo Metlica fu Antonio, nato a Parenzo il 18 febbraio 1890 e residente a Trieste, via Settefontane n. 58, e diretta ad ottenere a termini dell'art. 2 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, la riduzione del suo cognome in forma italiana e precisamente in « Metelli »;

Veduto che la domanda stessa è stata affissa per un mese tanto all'albo del Comune di residenza del richiedente, quanto all'albo di questa Prefettura, e che contro di essa entro quindici giorni dalla seguita affissione non è stata fatta opposizione alcuna;

Veduti il decreto Ministeriale 5 agosto 1926 e il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Carlo Metlica è ridotto in « Metelli ».

Uguale riduzione è disposta per i famigliari del richiedente indicati nella sua domanda e cioè:

Giovanni Berger in Metlica fu Alessandro, nata il 30 ottobre 1883, moglie.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato al richiedente nei modi previsti al n. 6 del citato decreto Ministeriale e avrà esecuzione secondo le norme stabilite ai nn. 4 e 5 del decreto stesso.

Trieste, addì 9 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2295)

N. 11419-30395.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduta la domanda presentata dal sig. Giuseppe Mikol fu Michele, nato a Trieste il 29 aprile 1881 e residente a Trieste, via Ugo Foscolo n. 8, e diretta ad ottenere a termini dell'art. 2 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, la riduzione del suo cognome in forma italiana e precisamente in « Micoli »;

Veduto che la domanda stessa è stata affissa per un mese tanto all'albo del Comune di residenza del richiedente, quanto all'albo di questa Prefettura, e che contro di essa

entro quindici giorni dalla seguita affissione non è stata fatta opposizione alcuna;

Veduti il decreto Ministeriale 5 agosto 1926 e il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Giuseppe Mikol è ridotto in « Micoli ».

Uguale riduzione è disposta per i famigliari del richiedente indicati nella sua domanda e cioè:

1. Giuseppe di Maria Bani, nato il 31 luglio 1915, figlio adottivo;
2. Bruno di Maria Bani, nato il 1° giugno 1917, figlio adottivo.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato al richiedente nei modi previsti al n. 6 del citato decreto Ministeriale, e avrà esecuzione secondo le norme stabilite ai nn. 4 e 5 del decreto stesso.

Trieste, addì 9 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2298)

N. 11419-2945.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduta la domanda presentata dalla signorina Augusta Mihelcic fu Francesco, nata a Trieste il 12 giugno 1906 e residente a Trieste, Gretta Serbatoio n. 103, e diretta ad ottenere a termini dell'art. 2 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, la riduzione del suo cognome in forma italiana e precisamente in « Micheli »;

Veduto che la domanda stessa è stata affissa per un mese tanto all'albo del Comune di residenza della richiedente, quanto all'albo di questa Prefettura, e che contro di essa entro quindici giorni dalla seguita affissione non è stata fatta opposizione alcuna;

Veduti il decreto Ministeriale 5 agosto 1926 e il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome della signorina Augusta Mihelcic è ridotto in « Micheli ».

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato alla richiedente nei modi previsti al n. 6 del citato decreto Ministeriale e avrà esecuzione secondo le norme stabilite ai nn. 4 e 5 del decreto stesso.

Trieste, addì 9 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2299)

N. 11419-2943.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduta la domanda presentata dalla signora Augusta Lorenzon ved. Mihelcic fu Giacomo, nata a Farra d'Isonzo il 12 aprile 1866 e residente a Trieste, Gretta, via dei Baseggio n. 103, e diretta ad ottenere a termini dell'art. 2 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, la riduzione del suo cognome in forma italiana e precisamente in « Micheli »;

Veduto che la domanda stessa è stata affissa per un mese tanto all'albo del Comune di residenza della richiedente, quanto all'albo di questa Prefettura, e che contro di essa entro quindici giorni dalla seguita affissione non è stata fatta opposizione alcuna;

Veduti il decreto Ministeriale 5 agosto 1926 e il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome della signora Augusta Lorenzon ved. Mihelcic è ridotto in « Micheli ».

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato alla richiedente nei modi previsti al n. 6 del citato decreto Ministeriale e avrà esecuzione secondo le norme stabilite ai nn. 4 e 5 del decreto stesso.

Trieste, addì 9 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2300)

N. 11419-2946.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduta la domanda presentata dal signor Francesco Mihelcic fu Francesco, nato a Trieste l'11 settembre 1908 e residente a Trieste, via Gretta Serbatoio n. 103, e diretta ad ottenere a termini dell'art. 2 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, la riduzione del suo cognome in forma italiana e precisamente in « Micheli »;

Veduto che la domanda stessa è stata affissa per un mese tanto all'albo del Comune di residenza del richiedente, quanto all'albo di questa Prefettura, e che contro di essa entro quindici giorni dalla seguita affissione non è stata fatta opposizione alcuna;

Veduti il decreto Ministeriale 5 agosto 1926 e il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Francesco Mihelcic è ridotto in « Micheli ».

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato al richiedente nei modi previsti al n. 6 del citato decreto Ministeriale e avrà esecuzione secondo le norme stabilite ai nn. 4 e 5 del decreto stesso.

Trieste, addì 9 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2301)

N. 11419-2944.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduta la domanda presentata dal sig. Quirino Mihelcic fu Francesco, nato a Trieste il 22 marzo 1891 e residente a Trieste, Gretta Serbatoio n. 103, e diretta ad ottenere a termini dell'art. 2 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, la riduzione del suo cognome in forma italiana e precisamente in « Micheli »;

Veduto che la domanda stessa è stata affissa per un mese tanto all'albo del Comune di residenza del richiedente, quanto all'albo di questa Prefettura, e che contro di essa entro quindici giorni dalla seguita affissione non è stata fatta opposizione alcuna;

Veduti il decreto Ministeriale 5 agosto 1926 e il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Quirino Mihelcic è ridotto in « Micheli ».

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato al richiedente nei modi previsti al n. 6 del citato decreto Ministeriale e avrà esecuzione secondo le norme stabilite ai nn. 4 e 5 del decreto stesso.

Trieste, addì 9 giugno 1930 - Anno IX

Il prefetto: PORRO.

(2302)

N. 11419-2942.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduta la domanda presentata dalla signorina Vincenza Mihelcic fu Francesco, nata a Trieste il 17 giugno 1895 e residente a Trieste, Gretta Serbatoio n. 103, e diretta ad ottenere a termini dell'art. 2 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, la riduzione del suo cognome in forma italiana e precisamente in « Micheli »;

Veduto che la domanda stessa è stata affissa per un mese tanto all'albo del Comune di residenza della richiedente, quanto all'albo di questa Prefettura, e che contro di essa entro quindici giorni dalla seguita affissione non è stata fatta opposizione alcuna;

Veduti il decreto Ministeriale 5 agosto 1926 e il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome della signorina Vincenza Mihelcic è ridotto in « Micheli ».

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato alla richiedente nei modi previsti al n. 6 del citato decreto Ministeriale e avrà esecuzione secondo le norme stabilite ai nn. 4 e 5 del decreto stesso.

Trieste, addì 9 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2303)

N. 11419-32211.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduta la domanda presentata dalla signora Maria Mazzari ved. Miloch fu Giovanni, nata a Buie il 9 febbraio 1882 e residente a Trieste, via dei Lavoratori n. 21, e diretta ad ottenere a termini dell'art. 2 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, la riduzione del suo cognome in forma italiana e precisamente in « Millo »;

Veduto che la domanda stessa è stata affissa per un mese tanto all'albo del Comune di residenza della richiedente, quanto all'albo di questa Prefettura, e che contro di essa entro quindici giorni dalla seguita affissione non è stata fatta opposizione alcuna;

Veduti il decreto Ministeriale 5 agosto 1926 e il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome della signora Maria Mazzari ved. Miloch è ridotto in « Millo ».

Uguale riduzione è disposta per i famigliari della richiedente indicati nella sua domanda e cioè:

Ferruccio fu Sebastiano, nato il 22 dicembre 1909, figlio.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato alla richiedente nei modi previsti al n. 6 del citato decreto Ministeriale e avrà esecuzione secondo le norme stabilite ai nn. 4 e 5 del decreto stesso.

Trieste, addì 9 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2304)

N. 11419-2880.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduta la domanda presentata dal sig. Giuseppe Mosettig fu Davide, nato a Sdraussina il 24 maggio 1885 e residente a Trieste, Opicina n. 39, e diretta ad ottenere a termini dell'art. 2 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, la riduzione del suo cognome in forma italiana e precisamente in « Mosetti »;

Veduto che la domanda stessa è stata affissa per un mese tanto all'albo del Comune di residenza del richiedente, quanto all'albo di questa Prefettura, e che contro di essa entro quindici giorni dalla seguita affissione non è stata fatta opposizione alcuna;

Veduti il decreto Ministeriale 5 agosto 1926 e il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Giuseppe Mosettig è ridotto in « Mosetti »;

Uguale riduzione è disposta per i famigliari del richiedente indicati nella sua domanda e cioè:

1. Ermenegilda Cristin in Mosettig fu Giuseppe, nata il 28 ottobre 1888, moglie;
2. Fedora di Giuseppe, nata il 17 marzo 1921, figlia;
3. Liana di Giuseppe, nata il 1° settembre 1922, figlia.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato al richiedente nei modi previsti al n. 6 del citato decreto Ministeriale e avrà esecuzione secondo le norme stabilite ai nn. 4 e 5 del decreto stesso.

Trieste, addì 9 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2305)

N. 11419-2884.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduta la domanda presentata dalla signora Natalia Mozetich fu Andrea in Roti, nata a Trieste il 25 dicembre 1873 e residente a Trieste, via Giulia n. 19, e diretta ad ottenere a termini dell'art. 2 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, la riduzione del suo cognome in forma italiana e precisamente in « Mosetti »;

Veduto che la domanda stessa è stata affissa per un mese tanto all'albo del Comune di residenza della richiedente,

quanto all'albo di questa Prefettura, e che contro di essa entro quindici giorni dalla seguita affissione non è stata fatta opposizione alcuna;
Veduti il decreto Ministeriale 5 agosto 1926 e il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome della signora Natalia Mozetich in Roti è ridotto in « Mosetti ».

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato alla richiedente nei modi previsti al n. 6 del citato decreto Ministeriale e avrà esecuzione secondo le norme stabilite ai nn. 4 e 5 del decreto stesso.

Trieste, addì 9 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: Porro.

(2306)

N. 11419-14092.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduta la domanda presentata dal sig. Romeo Mrak fu Paolo, nato a Trieste l'8 marzo 1900 e residente a Trieste, S. M. Mad. inf. n. 291, e diretta ad ottenere a termini dell'art. 2 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, la riduzione del suo cognome in forma italiana e precisamente in « Mari »;
Veduto che la domanda stessa è stata affissa per un mese tanto all'albo del Comune di residenza del richiedente, quanto all'albo di questa Prefettura, e che contro di essa entro quindici giorni dalla seguita affissione non è stata fatta opposizione alcuna;
Veduti il decreto Ministeriale 5 agosto 1926 e il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Romeo Mrak è ridotto in « Mari ».

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato al richiedente nei modi previsti al n. 6 del citato decreto Ministeriale e avrà esecuzione secondo le norme stabilite ai nn. 4 e 5 del decreto stesso.

Trieste, addì 9 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: Porro.

(2307)

N. 11419-33592.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduta la domanda presentata dal sig. Guglielmo Muhr di Giuseppe, nato a Trieste il 19 febbraio 1905 e residente a Trieste, San Giovanni Sup. n. 1097, e diretta ad ottenere a termini dell'art. 2 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, la riduzione del suo cognome in forma italiana e precisamente in « Murri »;
Veduto che la domanda stessa è stata affissa per un mese tanto all'albo del Comune di residenza del richiedente, quanto all'albo di questa Prefettura, e che contro di essa entro quindici giorni dalla seguita affissione non è stata fatta opposizione alcuna;
Veduti il decreto Ministeriale 5 agosto 1926 e il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Guglielmo Muhr è ridotto in « Murri ».

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato al richiedente nei modi previsti al n. 6 del citato decreto Ministeriale e avrà esecuzione secondo le norme stabilite ai nn. 4 e 5 del decreto stesso.

Trieste, addì 9 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: Porro.

(2308)

N. 11419-30007.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduta la domanda presentata dal sig. Guido Nattek fu Teodoro, nato a Trieste il 20 dicembre 1896 e residente a Trieste, via Donota n. 15, e diretta ad ottenere a termini dell'art. 2 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, la riduzione del suo cognome in forma italiana e precisamente in « Natti »;
Veduto che la domanda stessa è stata affissa per un mese tanto all'albo del Comune di residenza del richiedente, quanto all'albo di questa Prefettura, e che contro di essa entro quindici giorni dalla seguita affissione non è stata fatta opposizione alcuna;
Veduti il decreto Ministeriale 5 agosto 1926 e il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Guido Nattek è ridotto in « Natti ».

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato al richiedente nei modi previsti al n. 6 del citato decreto Ministeriale e avrà esecuzione secondo le norme stabilite ai nn. 4 e 5 del decreto stesso.

Trieste, addì 9 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: Porro.

(2309)

N. 11419-32051.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduta la domanda presentata dal sig. Giordano Näglein fu Giovanni, nato a Trieste il 1° dicembre 1901 e residente a Trieste, via San Vito n. 14, e diretta ad ottenere a termini dell'art. 2 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, la riduzione del suo cognome in forma italiana e precisamente in « Nelli »;
Veduto che la domanda stessa è stata affissa per un mese tanto all'albo del Comune di residenza del richiedente, quanto all'albo di questa Prefettura, e che contro di essa entro quindici giorni dalla seguita affissione non è stata fatta opposizione alcuna;
Veduti il decreto Ministeriale 5 agosto 1926 e il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del signor Giordano Näglein è ridotto in « Nelli ».

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato al richiedente nei modi previsti al n. 6 del citato

decreto Ministeriale e avrà esecuzione secondo le norme stabilite ai nn. 4 e 5 del decreto stesso.

Trieste, addì 9 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: Porro.

(2310)

N. 11419-32053.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE.

Veduta la domanda presentata dal sig. Liberato Näglein fu Giovanni, nato a Trieste il 3 ottobre 1897 e residente a Trieste, via San Vito n. 14, e diretta ad ottenere a termini dell'art. 2 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, la riduzione del suo cognome in forma italiana e precisamente in « Nelli »;

Veduto che la domanda stessa è stata affissa per un mese tanto all'albo del Comune di residenza del richiedente, quanto all'albo di questa Prefettura, e che contro di essa entro quindici giorni dalla seguita affissione non è stata fatta opposizione alcuna;

Veduti il decreto Ministeriale 5 agosto 1926 e il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Liberato Näglein è ridotto in « Nelli ».

Uguale riduzione è disposta per i famigliari del richiedente indicati nella sua domanda e cioè:

Luigia Cipriotto in Näglein di Raffaele, nata il 22 luglio 1903, moglie.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato al richiedente nei modi previsti al n. 6 del citato decreto Ministeriale e avrà esecuzione secondo le norme stabilite ai nn. 4 e 5 del decreto stesso.

Trieste, addì 9 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: Porro.

(2311)

N. 11419-32052.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduta la domanda presentata dalla signora Luigia Cipriotto fu Agostino ved. Näglein, nata a Trieste il 1° giugno 1877 e residente a Trieste, via San Vito n. 14, e diretta ad ottenere a termini dell'art. 2 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, la riduzione del suo cognome in forma italiana e precisamente in « Belli »;

Veduto che la domanda stessa è stata affissa per un mese tanto all'albo del Comune di residenza della richiedente, quanto all'albo di questa Prefettura, e che contro di essa entro quindici giorni dalla seguita affissione non è stata fatta opposizione alcuna;

Veduti il decreto Ministeriale 5 agosto 1926 e il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome della signora Luigia Cipriotto ved. Näglein è ridotto in « Nelli ».

Uguale riduzione è disposta per i famigliari della richiedente indicati nella sua domanda e cioè:

Carla fu Giovanni, nata il 4 maggio 1910, figlia.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato alla richiedente nei modi previsti al n. 6 del citato decreto Ministeriale e avrà esecuzione secondo le norme stabilite ai nn. 4 e 5 del decreto stesso.

Trieste, addì 9 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: Porro.

(2312)

N. 11419-89.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduta la domanda presentata dal sig. Carlo Novak fu Tomaso, nato a Trieste il 27 febbraio 1879 e residente a Trieste, via Lavatoio n. 3, e diretta ad ottenere a termini dell'art. 2 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, la riduzione del suo cognome in forma italiana e precisamente in « Novelli »;

Veduto che la domanda stessa è stata affissa per un mese tanto all'albo del Comune di residenza del richiedente, quanto all'albo di questa Prefettura, e che contro di essa entro quindici giorni dalla seguita affissione non è stata fatta opposizione alcuna;

Veduti il decreto Ministeriale 5 agosto 1926 e il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Carlo Novak è ridotto in « Novelli ».

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato al richiedente nei modi previsti al n. 6 del citato decreto Ministeriale e avrà esecuzione secondo le norme stabilite ai nn. 4 e 5 del decreto stesso.

Trieste, addì 9 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: Porro.

(2313)

N. 11419-11570.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduta la domanda presentata dal sig. Pietro Ocretich di Natale, nato a Trieste il 14 marzo 1902 e residente a Trieste, via Moisè Luzzatto n. 7, e diretta ad ottenere a termini dell'art. 2 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, la riduzione del suo cognome in forma italiana e precisamente in « Oretti »;

Veduto che la domanda stessa è stata affissa per un mese tanto all'albo del Comune di residenza del richiedente, quanto all'albo di questa Prefettura, e che contro di essa entro quindici giorni dalla seguita affissione non è stata fatta opposizione alcuna;

Veduti il decreto Ministeriale 5 agosto 1926 e il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Pietro Ocretich è ridotto in « Oretti ».

Uguale riduzione è disposta per i famigliari del richiedente indicati nella sua domanda e cioè:

1. Ludmilla Doller in Ocretich di Giovanni, nata il 21 agosto 1904, moglie;
2. Ondina di Pietro, nata il 30 maggio 1927, figlia.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato al richiedente nei modi previsti al n. 6 del citato decreto Ministeriale e avrà esecuzione secondo le norme stabilite ai nn. 4 e 5 del decreto stesso.

Trieste, addì 9 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2314)

N. 11419-7817.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduta la domanda presentata dal sig. Luigi Ocvirk fu Michele, nato a Cilli (Stiria) il 3 giugno 1886 e residente a Trieste, piazza San Giovanni n. 4, e diretta ad ottenere a termini dell'art. 2 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, numero 17, la riduzione del suo cognome in forma italiana e precisamente in « Orvisi »;

Veduto che la domanda stessa è stata affissa per un mese tanto all'albo del Comune di residenza del richiedente, quanto all'albo di questa Prefettura, e che contro di essa entro quindici giorni dalla seguita affissione non è stata fatta opposizione alcuna;

Veduti il decreto Ministeriale 5 agosto 1926 e il R decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Luigi Ocvirk è ridotto in « Orvisi ».

Uguale riduzione è disposta per i famigliari del richiedente indicati nella sua domanda e cioè:

1. Irma Buchbinder in Ocvirk fu Alessandro, nata il 7 settembre 1892, moglie;
2. Renata di Luigi, nata il 1° febbraio 1923, figlia;
3. Liliana di Luigi, nata il 19 maggio 1925, figlia.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato al richiedente nei modi previsti al n. 6 del citato decreto Ministeriale e avrà esecuzione secondo le norme stabilite ai nn. 4 e 5 del decreto stesso.

Trieste, addì 9 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2315)

N. 11419-12862.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduta la domanda presentata dal sig. Antonio Boz fu Antonio, nato a Fogliano il 21 maggio 1865 e residente a Fogliano, e diretta ad ottenere a termini dell'art. 2 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, la riduzione del suo cognome in forma italiana e precisamente in « Bozzi »;

Veduto che la domanda stessa è stata affissa per un mese tanto all'albo del Comune di residenza del richiedente, quanto all'albo di questa Prefettura, e che contro di essa entro quindici giorni dalla seguita affissione non è stata fatta opposizione alcuna;

Veduti il decreto Ministeriale 5 agosto 1926, e il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Antonio Boz è ridotto in « Bozzi ».

Uguale riduzione è disposta per i famigliari del richiedente indicati nella sua domanda e cioè:

Carolina Boz nata Miniussi fu Pietro, nata il 16 febbraio 1869, moglie.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato al richiedente nei modi previsti al n. 6 del citato decreto Ministeriale e avrà esecuzione secondo le norme stabilite ai nn. 4 e 5 del decreto stesso.

Trieste, addì 16 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2357)

N. 11419-8816.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Veduta la domanda presentata dal sig. Giovanni Höller fu Federico, nato a Trieste il 23 dicembre 1897 e residente a Trieste, via Tor San Lorenzo n. 4, e diretta ad ottenere a termini dell'art. 2 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, la riduzione del suo cognome in forma italiana e precisamente in « Elleri »;

Veduto che la domanda stessa è stata affissa per un mese tanto all'albo del Comune di residenza del richiedente, quanto all'albo di questa Prefettura, e che contro di essa entro quindici giorni dalla seguita affissione non è stata fatta opposizione alcuna;

Veduti il decreto Ministeriale 5 agosto 1926 e il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494;

Decreta:

Il cognome del sig. Giovanni Höller è ridotto in « Elleri ».

Uguale riduzione è disposta per i famigliari del richiedente indicati nella sua domanda e cioè:

1. Gisella Ulcigrai in Höller fu Pietro, nata il 1° dicembre 1900, moglie;
2. Erodia di Giovanni, nata il 6 gennaio 1929, figlia.

Il presente decreto sarà, a cura dell'autorità comunale, notificato al richiedente nei modi previsti al n. 6 del citato decreto Ministeriale e avrà esecuzione secondo le norme stabilite ai nn. 4 e 5 del decreto stesso.

Trieste, addì 16 giugno 1930 - Anno VIII

Il prefetto: PORRO.

(2358)

PRESENTAZIONE DI DECRETI-LEGGE AL PARLAMENTO

MINISTERO DELLA GIUSTIZIA E DEGLI AFFARI DI CULTO

Agli effetti dell'art. 3 della legge 31 gennaio 1926, n. 100, si notifica che S. E. il Guardasigilli, nella seduta del 19 maggio 1931, ha presentato al Senato del Regno il disegno di legge per la conversione in legge del R. decreto-legge 23 aprile 1931, n. 484, riguardante modificazioni all'ordinamento giudiziario.

(3376)

DISPOSIZIONI E COMUNICATI

MINISTERO DELLE CORPORAZIONI

DIREZIONE GENERALE DELL'ASSISTENZA, PREVIDENZA E PROPAGANDA CORPORATIVA

(2ª *pubblicazione*).

Domanda di svincolo totale della cauzione costituita dalla Compagnia di assicurazione « L'Urbaine et la Seine ».

La Compagnia d'assicurazione contro gli infortuni « L'Urbaine et la Seine », con sede in Parigi, per il tramite del liquidatore della rappresentanza nel Regno, dott. Ugo Navarra, residente in Milano, via Monte Napoleone, n. 26-28, ha chiesto lo svincolo totale della cauzione a suo tempo costituita a garanzia della massa degli assicurati compresi nel portafoglio italiano, asserendo che nessuna polizza emessa a nome della predetta Compagnia è più in vigore, nè esistono sinistri da liquidare, avendo la Società soddisfatto a tutti gli impegni verso gli assicurati derivanti da contratti di assicurazione stipulati in Italia.

S'invita chiunque possa avere interesse ad opporsi a tale svincolo a far pervenire, in debita forma legale, il relativo ricorso a questo Ministero - Divisione assicurazioni private - non oltre il termine di giorni trenta dalla data di pubblicazione del presente comunicato, notificandone copia, pure in forma legale, alla Società interessata e per essa al predetto liquidatore.

p. *Il Ministro*: CARNEVALI.

(3119)

(2ª *pubblicazione*).

Domanda di svincolo totale della cauzione costituita dalla Società di assicurazione « Mutua Tabacchicultori » in Bologna.

La Società di assicurazione « Mutua Tabacchicultori », in liquidazione, con sede in Bologna, ha chiesto lo svincolo totale della cauzione costituita a garanzia della massa degli assicurati italiani, asserendo di avere estinto qualsiasi obbligo od impegno per assicurazioni dirette e che non vi sono reclami per sinistri da liquidare.

S'invita chiunque abbia interesse ad opporsi a detto svincolo a far pervenire, in debita forma legale, il relativo ricorso a questo Ministero - Divisione assicurazioni private - non oltre il termine di giorni trenta dalla data di pubblicazione del presente avviso, comunicandone copia, pure in forma legale, alla Società interessata e per essa ai liquidatori avv. cav. Mario Antonio Ballerini e dottor Antonio Cantele, via Roma, 3 - Bologna.

p. *Il Ministro*: CARNEVALI.

(3120)

(2ª *pubblicazione*).

Domanda di svincolo totale della cauzione costituita dalla Compagnia anonima assicurazioni generali « Lloyd Ancora » in Napoli.

La Compagnia « Lloyd Ancora » anonima d'assicurazioni generali in liquidazione, con sede in Napoli, ha, per tramite del suo liquidatore signor Carlo De Lucretiis, chiesto lo svincolo totale della cauzione costituita a garanzia della massa degli assicurati costituenti il portafoglio italiano, asserendo di aver ultimate tutte le operazioni di liquidazione e di aver assolto completamente tutti gli impegni nei confronti degli assicurati diretti.

Si invita chiunque abbia ragione di opporsi a detto svincolo a far pervenire, in debita forma legale, un ricorso a questo Ministero - Direzione generale dell'assistenza, previdenza e propaganda corporativa - non oltre il termine di giorni 30 dalla data di pubblicazione del presente avviso, comunicandone copia, pure in forma legale, alla predetta Compagnia « Lloyd Ancora » anonima di assicurazioni generali, presso il predetto liquidatore, Corso Vittorio Emanuele, 167 - Napoli.

p. *Il Ministro*: ALFIERI.

(3121)

(2ª *pubblicazione*).

Domanda di svincolo totale della cauzione costituita dalla rappresentanza italiana della Compagnia francese di assicurazione « La Minerve » di Parigi.

Gli avvocati Alfredo e Dario Foligno, nella loro qualità di liquidatori della rappresentanza italiana della Compagnia francese di assicurazione « La Minerve », con sede in Parigi, hanno chiesto lo svincolo totale della cauzione costituita a garanzia della massa degli assicurati costituenti il portafoglio italiano, asserendo di aver regolato tutti i sinistri e per conseguenza soddisfatto tutti gli obblighi ed impegni verso gli assicurati per contratti di assicurazione diretta stipulati in Italia.

Si invita chiunque possa avere interesse ad opporsi a tale svincolo a far pervenire, in debita forma legale, il relativo ricorso a questo Ministero - Divisione assicurazioni private - non oltre il termine di giorni trenta dalla data di pubblicazione del presente avviso, comunicandone copia, pure in forma legale, alla società interessata e per essa ai predetti liquidatori abitanti in Roma, Corso Umberto I, n. 184.

p. *Il Ministro*: CARNEVALI.

(3122)

MINISTERO DELLE FINANZE

DIREZIONE GENERALE DEL TESORO - DIV. I - PORTAFOGLIO

N. 107.

Media dei cambi e delle rendite

del 19 maggio 1931 - Anno IX

Francia	74.73	Oro	368.54
Svizzera	368.26	Belgrado	33.65
Londra	92.912	Budapest (Pengo)	3.33
Olanda	7.677	Albania (Franco oro)	368.50
Spagna	192.25	Norvegia	5.112
Belgio	2.66	Russia (Cervonetz)	—
Berlino (Marco oro)	4.55	Svezia	5.12
Vienna (Schillinge)	2.685	Polonia (Sloty)	214 —
Praga	56.61	Danimarca	5.112
Romania	11.37	Rendita 3,50 %	70.875
Peso Argentino Oro	13.585	Rendita 3,50 % (1902)	66.50
Peso Argentino Carta	5.96	Rendita 3 % lordo	43 —
New York	19.10	Consolidato 5 %	82.80
Dollaro Canadese	19.08	Obblig. Venezie 3,50 %	78.70

MINISTERO DELLE FINANZE

DIREZIONE GENERALE DEL TESORO - DIV. I - PORTAFOGLIO

N. 108

Media dei cambi e delle rendite

del 20 maggio 1931 - Anno IX

Francia	74.72	Oro	368.54
Svizzera	368.27	Belgrado	33.65
Londra	92.925	Budapest (Pengo)	3.33
Olanda	7.676	Albania (Franco oro)	368.25
Spagna	191.50	Norvegia	5.112
Belgio	2.66	Russia (Cervonetz)	—
Berlino (Marco oro)	4.549	Svezia	5.122
Vienna (Schillinge)	2.686	Polonia (Sloty)	214 —
Praga	56.61	Danimarca	5.112
Romania	11.37	Rendita 3,50 %	71.285
Peso Argentino Oro	13.60	Rendita 3,50 % (1902)	66.50
Peso Argentino Carta	5.975	Rendita 3 % lordo	43 —
New York	19.10	Consolidato 5 %	83.225
Dollaro Canadese	19.08	Obblig. Venezie 3,50 %	78.55

MINISTERO DELLE FINANZE

DIREZIONE GENERALE DEL DEBITO PUBBLICO

(2ª *pubblicazione*). **Rettifiche d'intestazione.** (Elenco n. 42)

Si dichiara che le rendite seguenti, per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, vennero intestate e vincolate come alla colonna 4, mentre che dovevano invece intestarsi e vincolarsi come alla colonna 5, essendo quelle ivi risultanti le vere indicazioni dei titolari delle rendite stesse:

DEBITO	NUMERO di iscrizione	AMMONTARE della rendita annua	INTESTAZIONE DA RETTIFICARE	TENORE DELLA RETTIFICA
1	2	3	4	5
3.50 %	683782	280 —	Faccioli Giovanni di Rocco, dom. in Napoli; con usuf. vital. a Iocle Filomena fu Matteo moglie di Rocco Faccioli ecc.	Faccioli Giovanni di Rocco, *sordo-muto, inabilitato sotto la curatela di Cosella Michele*, dom. in Napoli; con usuf. vital. come contro.
Cons. 5 % » »	275451 275452 275453	60 — 60 — 380 —	De Sivo Giacinto, De Sivo Giulio, De Sivo Carmen di Luigi, dom. in Napoli; con usuf. vital. a La Marra Emilio fu Pasquale e De Sivo *Agnello* fu Giacinto congiuntamente.	De Sivo Giacinto, De Sivo Giulio, De Sivo Carmen di Luigi, dom. in Napoli; con usuf. vital. a La Marra Emilio fu Pasquale e De Sivo *Aniello* fu Giacinto congiuntamente.
3.50 % »	799102 799103	462 — 462 —	De Sivo Giacinto, De Sivo Giulio di Luigi, dom. in Napoli; con usufr. vital. come la precedente.	De Sivo Giacinto, De Sivo Giulio di Luigi, dom. in Napoli; con usufr. vital. come la precedente.
Cons. 5 %	184598	15 —	Dagnino Carmelo di Giovanni Battista, minore sotto la p. p. del padre, dom. in Voltri (Genova); con usuf. a Dagnino Giovanni Battista fu *Giovanni-Battista*, dom. in Voltri (Genova).	Intestata come contro; con usuf. a Dagnino Giovanni Battista fu *Francesco*, dom. in Voltri (Genova).
3.50 %	311137	665 —	Ricotti Teresa fu Carlo, moglie di *Zoppo Gustavo* fu Francesco, dom. in Milano.	Ricotti Teresa fu Carlo, moglie di *Zappa Francesco Gustavo* fu Francesco, dom. in Milano.
»	296244	560 —	Barone Elena dei Marchesi di Montebello fu *Alfonso*, moglie di Thermes Giovanni Battista di Antonio, dom. in Roma.	Barone Elena dei Marchesi di Montebello fu *Alfonso o Carlo-Alfonso* moglie ecc. come contro.
»	585829	49 —	Demicheli *Maria* di Stefano moglie di Bergaglio Giov. Battista, dom. in Novi Ligure (Alessandria) vincolata.	Demicheli *Gerolama-Catterina-Maria* di Stefano, moglie ecc. come contro, vincolata.
Cons. 5 % » »	428636 428637 428638	85 — 85 — 85 —	*Rossoni* Maria, *Rossoni* Stefanina, *Rossoni* Giuseppe fu Carlo, minori sotto la p. p. della madre Cattaneo Annunciata fu Ambrogio, ved. di *Rossoni* Carlo, dom. in Treviglio (Bergamo).	*Rozzoni* Maria, *Rozzoni* Stefanina, *Rozzoni* Giuseppe fu Carlo, minori sotto la p. p. della madre Cattaneo Annunciata fu Ambrogio, ved. di *Rozzoni* Carlo, dom. come contro.

A termini dell'art. 167 del Regolamento generale sul Debito pubblico, approvato con R. decreto 19 febbraio 1911, n. 298, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla data della prima pubblicazione di questo avviso, ove non siano state notificate opposizioni a questa Direzione generale, le intestazioni suddette saranno come sopra rettificate.

Roma, 25 aprile 1931 - Anno IX.

Il direttore generale: CIARROCCA.

(3061)

MUGNOZZA GIUSEPPE, *direttore* ROSSI ENRICO, *gerente*.

Roma — Istituto Poligrafico dello Stato - G. C.